



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

공기업정책학 석사 학위논문

소음대책지역 주민지원사업의
실효성에 관한 연구
- 김포국제공항을 중심으로 -

2013년 8월

서울대학교 행정대학원

공기업정책학과

박 갑 철

소음대책지역 주민지원사업의 실효성에 관한 연구

- 김포국제공항을 중심으로 -

지도교수 홍 준 형

이 논문을 공기업정책학 석사 학위논문으로
제출함

2013년 5월

서울대학교 행정대학원

공기업정책학과

박 갑 철

박갑철의 석사 학위논문을 인준함

2013년 6월

위 원 장 박 정 훈 (인)

부위원장 이 수 영 (인)

위 원 홍 준 형 (인)

국문초록

공항에서 항공기 운항으로 인하여 발생하는 항공기 소음과 그로 인한 공항 주변지역에 대한 피해가 가장 대표적으로 해결해야 할 문제이다. 따라서 공항의 운영에는 소음지역 주민들과의 갈등문제가 따르게 되고 갈등해결 방안의 하나로 각종 지원사업을 실시하고 있으나 사업의 범위, 추진방법, 사후관리 등에 많은 문제점이 있다.

본 연구의 목적은 항공기 소음으로 인한 정부(공항 시설관리자 포함)와 지역공동체간의 갈등해소방안으로 제시된 제반 정부정책과 그 정책들의 실효성을 분석하는데 목적을 두었다. 공항 소음대책지역 주민들에게 지원되는 주민지원사업에 대해 현실적이고, 사실적으로 분석·접근해 봄으로써 보다 효과적으로 갈등에 대처하고자 하는 것이다. 또한 지원사업이 실제 소음대책지역에 집행하는 과정에서의 효율성을 높이고자 하는 것이다.

본 연구는 김포공항의 주민지원사업 사례를 중심으로 소음대책지역 주민지원사업의 문제점과 실효성 확보를 위한 개선방안을 도출하였다.

첫째, 주민지원사업의 중장기계획을 수립하는 방안으로, 시장상황과 정책적 변화에 따라 단편적인 사업을 선정하고 추진하기 보다는 소음대책지역 전체의 발전을 위한 공공사업과 소음·공항 친화적 적정 기능·시설 등의 유치를 위한 사업으로 추진되어야 한다. 지역주민의 의견을 수렴하여 해당지역에 필요한 사업과 장기적이고 실효성 있는 대규모사업을 수립함으로써 지원사업의 영역을 확대할 수 있도록 하는 것이 바람직할 것이다.

둘째, 사업추진지침의 수립·운영으로, 지원사업의 일련과정과 결과를 정리하는 사업운영 표준지침을 수립하고 원칙에 따라 체계적으로 운영하는 것이 필요하다. 지원사업의 집행적 측면에서는 주민의 의견을 보다 적극적으로 수용하고 지원사업을 집행할 때는 능동적이고 적극적인 행정 자세가 요구되는 것이다.

셋째, 주민지원사업의 매칭펀드 확대 방안으로, 시설관리자가 주민지원사업을 매칭펀드로 배분하고, 해당 지자체에서 사업계획을 수립하여 시설관리자에게 제출하되 대규모 우수사업에 대해 지원하는 방식이다. 이러한 매칭펀드는 자발적인 노력을 유도할 뿐 아니라, 해당 지자체가 사업비의 일부를 부담하기 때문에 사업의 내실화가 가능하다는 장점이 있다.

넷째, 주민지원사업의 신규 아이템 개발 방안으로, 주민지원사업에 대한 주민의 만족도를 높이기 위해서는 주민들의 의식에 맞는 보다 구체적인 실현 가능 모델이 제시될 수 있는 신규 아이템 개발이 필요하다.

다섯째, 주민지원사업의 효율적인 사후관리 방안으로, 소음대책지역 주민들에 대한 실질적인 도움이 될 수 있는 주민지원사업이 되기 위해서는 완료된 사업에 대한 점검 및 관리가 필요하다. 따라서 효과적인 사후관리를 위해서 중앙정부의 주민지원사업의 해당 시설물에 대한 사후관리 지침을 제정하여 관리하는 방안이 바람직할 것이다.

마지막으로, 주민지원사업 홍보 방안으로, 지속적인 홍보활동을 통해 공향이 기피시설이 아니라 지역발전의 견인차 역할을 할 수 있다는 확신을 갖게 하여야 한다.

주요어 : 주민지원사업, 실효성, 중장기계획, 사후관리

학 번 : 2012-22768

목 차

제 1 장 서 론	1
제 1 절 연구의 배경 및 목적	1
제 2 절 연구의 범위 및 방법	2
제 2 장 이론적 배경 및 선행연구의 검토	3
제 1 절 주거환경 관련 갈등에 관한 이론적 고찰	3
1. 주거환경 관련 갈등의 의미와 특징	3
2. 주거환경 관련 갈등의 원인과 유형	6
제 2 절 주민지원사업의 의의	11
1. 지원사업제도의 도입배경	11
2. 주민지원사업의 개념 및 성격	12
3. 소음대책지역 지원법에 의한 주민지원사업	13
4. 유사 법률상의 주변영향지역 지원사업	18
제 3 절 선행연구의 검토	31
1. 사회갈등시설의 정의	31
2. 사회갈등시설 주변지역 지원사업에 관한 연구	32
3. 항공기소음피해대책에 관한 선행연구	34
제 4 절 연구분석의 틀	38

제 3 장 항공기 소음 관련 제도	39
제 1 절 항공기 소음 관련 제도의 변천과정	39
제 2 절 우리나라의 항공기소음 관련 법령	40
1. 소음·진동관리법	40
2. 항공법	41
3. 소음대책지역 지원법	42
제 4 장 주민지원사업의 현황 및 문제점	50
제 1 절 김포공항 소음대책지역 현황 분석	50
1. 김포공항 일반 현황	50
2. 김포공항 운영 현황	52
3. 김포공항 소음대책지역의 현황	55
제 2 절 김포공항 주민지원사업 현황 분석	58
1. 추진 배경 및 목적	58
2. 사업추진 근거	60
3. 주민지원사업 추진현황	62
제 3 절 김포공항 주민지원사업관련 설문조사	66
1. 조사설계	66
2. 설문자료의 분석 및 해석	67
3. 김포공항 주민지원사업에 대한 인지도	70
4. 김포공항 지원사업에 대한 주민 만족도 조사	74

5. 지원사업으로 인한 주민갈등 및 주민 신뢰도 조사	80
6. 지원사업에 대한 주민의견 청취	85
7. 종합적 논의	87
 제 5 장 주민지원사업의 문제점 및 개선방안	89
제 1 절 김포공항 주민지원사업의 문제점	89
1. 법·제도상의 문제	89
2. 운영·관리상의 문제	92
제 2 절 주민지원사업의 실효성 확보를 위한 개선방안	96
1. 법·제도상의 개선방안	96
2. 운영·관리상의 개선방안	100
 제 6 장 결 론	103
 참고문헌	105
〈부록〉 설문지	110
Abstract	116

표 목차

[표 2-1]	환경갈등의 종류	10
[표 2-2]	설치목적에 따른 주민지원사업 관련 법령	12
[표 2-3]	소음대책지역 주민지원사업의 종류 및 지원비율	15
[표 2-4]	소음대책위원회 구성·운영	16
[표 2-5]	댐 주변지역 기본지원사업의 세부내용	18
[표 2-6]	발전소 주변지역 지원사업 중 기본 지원사업의 세부 내용	20
[표 2-7]	발전소 주변지역 지원사업 중 사업자 지원사업의 세부내용 ...	22
[표 2-8]	폐기물 처리시설 주변영향지역의 분류	23
[표 2-9]	폐기물 처리시설 주변지역 주민지원사업 지원 기준	24
[표 2-10]	폐기물 처리시설 주변지역 주민지원사업 세부내용	25
[표 2-11]	상수원 보호구역 주민지원사업의 세부내용	27
[표 2-12]	개발제한구역 주민지원사업의 세부내용	29
[표 2-13]	선행 연구의 요약 정리	36
[표 3-1]	소음대책지역의 구역별 건축물 설치 제한	43
[표 4-1]	김포공항 주요 시설 현황	51
[표 4-2]	김포공항 시설 소요 분석	51
[표 4-3]	김포공항 운항노선	52
[표 4-4]	김포공항 여객처리실적	53
[표 4-5]	김포공항 운항처리실적	54

[표 4-6]	김포공항 소음대책 면적 및 가옥 현황	55
[표 4-7]	김포공항 소음대책(인근)지역 인구 현황	56
[표 4-8]	특별법 이전('95~'99) 노인정 지원현황	62
[표 4-9]	특별법 이전('98~'10) 공동이용시설 지원현황	63
[표 4-10]	공항별 배정예산	64
[표 4-11]	특별법 이후('11~'12) 주민지원사업 지원현황	65
[표 4-12]	만족도 요인 분석	67
[표 4-13]	표본의 인구통계학적 특성	68
[표 4-14]	주민지원사업 실시 인지여부	70
[표 4-15]	연간 주민지원사업비 규모의 인지도	72
[표 4-16]	지원사업의 수혜 인지도	74
[표 4-17]	지원사업으로 인한 지역발전 인지도	76
[표 4-18]	지원사업에 대한 전반적 만족도	77
[표 4-19]	주민지원사업과 지역발전의 상관관계 인지도	79
[표 4-20]	지역발전에 기여하지 못한 원인 인지도(다중응답)	80
[표 4-21]	소음대책위원의 주민대표 역할에 대한 평가	81
[표 4-22]	주민지원사업 관련 한국공항공사에 대한 주민 신뢰도	82
[표 4-23]	지원사업으로 인한 지역주민 간 갈등 정도	83
[표 4-24]	앞으로 혜택이 주어진다면 원하는 지원사업(다중응답)	85
[표 5-1]	국토교통부 중기계획 전체사업비	90
[표 5-2]	2012년 김포공항 주민유대강화 지원실적	91

그림 목차

[그림 2-1] 김포공항 소음대책위원회 구성	17
[그림 2-2] 연구분석의 틀	38
[그림 3-1] 소음대책 중기계획의 기본방향	45
[그림 4-1] 주민지원사업 추진절차	61
[그림 4-2] 공항별 주민지원사업비 배정방법	64
[그림 4-3] 조사대상자 속성	69
[그림 4-4] 지원사업에 대한 성별 인지도	71
[그림 4-5] 지원사업에 대한 연령대별 인지도	75
[그림 4-6] 지원사업에 대한 성별 전반적 만족도	78
[그림 4-7] 주민이 원하는 주민지원사업	86

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 배경 및 목적

오늘날 정보통신기술의 발전과 국민 개개인의 소득증대 및 생활수준 향상은 세계의 지구촌화를 이끌었으며 이는 항공물류와 이용객의 급속한 증가로 이어지고 있다. 하지만 효율적이고 안전한 거점 물류센터로서의 역할은 물론 다양한 이용객의 욕구를 충족시키기 위한 여객터미널로서의 역할을 수행하는 민간공항을 운영하는 데는 여러 가지 해결해야 할 문제점이 수반되는데, 공항에서 항공기 운항으로 인하여 발생하는 소음과 그로 인한 공항 주변지역에 대한 피해가 그 중 가장 대표적이다. 항공기 소음피해의 또 다른 대표적 유형은 공항주변 지역주민의 재산권과 관련된 것으로 소음 자체가 공항주변 지역 부동산 가치에 미치는 부정적 영향과 더불어, 항공기의 안전한 운항을 위하여 필수적인 토지이용 및 용도 관련 각종 제한은 부동산 가치의 하락을 가져와 주민들로부터의 불만과 이에 따른 민원 및 소송으로 이어지고 있다.

이와 같은 공항 주변지역에서의 항공기소음 문제는 산업화 및 도시화를 거치는 과정에서 도시가 민간공항 주변지역으로까지 확대되면서 과거 녹지용도 위주의 공항 주변지역이 주거지와 같은 비소음친화적인 도시 용도로 변화되었으며, 최근에는 국민소득 향상과 더불어 “삶의 질”에 대한 국민의 관심이 증대됨에 따라 지가하락 등의 경제적 피해, 부정적인 지역 이미지, 편익과 비용부담의 불일치 등에 대한 우려를 불식시키지 못하는 등의 외부효과 때문에 항공기 소음과 관련된 민원이 지속적으로 발생하고 있다.

이에 따라 지난 1994년 이후 우리나라 중앙정부는 항공법에 근거하여 민간공항 주변 소음대책지역에 소음대책사업을 시행하여 왔으나, 동 항공법이 항공운송에 관한 포괄적인 규정으로 항공기 소음피해에 적극적으로 대처하는데 한계가 있어, 2010년 9월에 시행된 「공항소음 방지 및 소음 대책지역 지원에 관한 법률」(이하 “소음대책지역 지원법”이라 한다)을 통하여 소음대책사업 및 주민지원사업을 공항 인근 주민들에 대한 본격적 지원을 전개하고 있다. 특히 2011년부터 매년 100억원을 지원하는 주민지원사업비는 기존 소음대책사업¹⁾이 완료되는 2016년 이후에는 더욱 확대될 예정이다.²⁾

본 연구에서는 김포공항의 주민지원사업 사례를 주요 연구대상으로 선정하였는데, 소음대책지역 총 면적이 24.6km²로서 국내 최대이며, 1998년부터 공동이용시설을 지원하기 시작, 2011년부터 소음지역의 복지 증진 및 소득 증대를 통하여 소음지역 주민들의 생활환경 개선 및 유대강화를 통한 상생발전을 도모하기 위하여 주민지원사업이 추진되어 왔다.³⁾

그러나 현재까지 주민지원사업이 추진되는 동안 다양한 문제점들이 드러났다. 이를 극복하기 위한 노력과 대책이 지속적으로 추진되어 왔음에도 불구하고 사업계획 수립 주체에 대한 혼란, 사업추진방식 등에 대한 내부적인 문제점이 드러나고 있다. 또 외부적으로도 중앙정부에서 의도하는 갈등해소 정책의 효과와 실효성에 대한 의문점이 제기되고 있다. 이에 따라 내부적 문제와 외부적 의심을 받고 있는 시점에서 김포공항 주민지원사업 특성을 고려하여 지역실정에 맞는 주민지원사업의 새로운 패러다임의 변화와 개선이 필요하게 되었다.

1) 기존 항공법에 따라 시행하고 있는 주택방음, 학교방음 및 냉방시설, TV수신장애대책을 말한다.

2) 한국공항공사(2009), 『항공기 소음대책사업 마스터 플랜 수립』, p.182

3) '94년부터 '10년까지 항공법에 따라 공동이용시설 설치(368억원)을 김포 등 5개공항에 주민복지시설(문화센터, 주민복지회관, 학교복합문화체육시설 등) 및 소득증대시설(공동구관장 설치 등) 지원하였음.

따라서 본 연구에서는 김포공항 소음대책지역 주민지원사업의 실효성 제고를 위한 방안을 마련하는데 기초자료가 될 수 있도록 주민지원사업의 추진체계 및 현황자료 분석과 지역주민의 설문조사 등을 수행하여 김포공항 주민지원사업의 문제점을 살펴보고, 주민지원사업의 실효성 확보를 위한 개선방안을 제시하고자 한다.

제 2 절 연구의 범위 및 방법

본 연구는 김포공항 소음대책지역 주민지원사업의 특성을 고찰하고, 미래 주민지원사업의 실효성을 높이기 위한 방안을 제시하기 위해 각종 통계자료, 연구논문, 관련법규 그리고 연구자가 주민지원사업 업무를 담당하면서 관찰·수집한 실증적 자료를 분석하였다. 공간적으로는 현재 서울시 양천구 등 6개의 지방자치단체를 대상으로 하고, 내용적으로는 다음과 같은 사항을 중심으로 연구를 수행하고자 하였다.

첫째, 주민지원사업에 대한 문헌고찰을 통해 주민지원사업의 이해와 주거환경에 대한 갈등으로서의 주민지원사업에 대한 이론을 고찰하고, 공항의 주민지원사업이 탄생 배경에 대하여 살펴본다.

둘째, 공항 소음대책지역 주민지원사업 특성을 고찰하기 위하여 주민지원사업 지원대상 현황 및 추진체계, 사업비의 운용에 대해 분석하고, 이를 통해 김포공항 주민지원사업의 문제점을 도출한다.

셋째, 주민지원사업 대상지역 주민을 대상으로 주민지원사업에 대한 설문조사를 실시하여 보상대책에 대한 만족도를 측정하고, 개선방향을 분석한다.

넷째, 주민지원사업 제도의 운영을 담당했던 실무경험을 토대로 각종 문헌조사 및 통계자료를 통해 현행 김포공항 소음대책지역 주민지원사업의 운영상 문제점에 대해 개선방안을 제시하는 것으로 한다.

제 2 장 이론적 배경 및 선행연구의 검토

제 1 절 주거환경 관련 갈등에 관한 이론적 고찰

1. 주거환경 관련 갈등의 의미와 특징

환경이란 말은 일반적으로 상당히 넓은 의미에서 사용되고 있지만 주거환경학에서는 환경이란 직접적으로 인간의 생리기관을 통하여 인간이 반응하는 주위의 물리적 환경이고 그 대상이 되는 것은 공기환경, 열환경, 음환경 및 일조이다. 그 중에 음환경에 있어서는 소음에 방해 받지 않게 하는 것, 말하는 소리, 음악 청취에 적합한 음향조건을 주거내에 확보하여 거주자가 항상 건강하고 쾌적하게 거주하는 것이 가능하고 주거내에서 이루어지는 작업과 능률이 효율적이고 거주자가 휴식을 취하며 피로를 풀거나 사고의 발생 등을 사전에 방지 될 수 있는 환경조건을 실내에서 만들어 내는 것을 목적으로 하는 것이다.

일상생활의 편의를 위한 각종 문명의 부산물 중의 하나인 공장, 교통기관의 소음 특히, 공항 주변의 항공기 소음은 날이 갈수록 심각하고 큰 사회문제로 번지고 있다. 소음은 스트레스의 큰 원인이 되고 있고 위계양을 갖고 있는 도시생활자의 2/3는 스트레스가 원인이 되어 그 반수 이상이 소음에 관계가 있다. 따라서 도시발달의 중용한 요소인 교통기관은 대중 교통수단으로서 기능면에서 아주 중요한 역할을 하고 있지만 소음 피해가 주민에게 미치는 영향은 청력장애, 기타 생체 기능장애, 순환계 및 정신적 장애를 가져와 호흡 횟수가 증가하고 호르몬의 분비이상, 동맥경화, 임산부의 태아 발육 지하를 일으킨다(김봉애, 2001).

또한, 갈등⁴⁾(conflict)이란 일반적으로 ‘양립 불가능한 것으로 보이는

4) 갈등(conflict)의 어원은 configere라는 라틴어에서 유래하는데, 이는 con(함께)과

이해관계나 목표가 상충 되고 있는 상태'로 정의된다. 하지만 갈등은 그 원인과 유형이 다양하고 개개인이 갈등을 느끼는 상황과 정도가 다르기 때문에 갈등을 한 마디로 정의할 경우, 갈등이 지니는 다양한 의미를 충분히 살리지 못할 가능성이 크다.

갈등은 그 수준에 따라 분쟁과 구분되기도 한다. 보통 갈등은 분쟁이 잠재된 상태, 즉 분쟁의 원인이나 내용을 의미하는 반면, 분쟁은 갈등이 표면화된 상태를 말한다(강영진, 2000). 이러한 구분에 시간개념을 더하면 갈등을 단계별로 세분하는 것이 가능하다. 보통 다섯 단계로 나눌 수 있는데, 갈등 전단계(pre-conflict), 대치국면(confrontation), 위기국면(crisis), 결말(outcome), 갈등 이후단계(post-conflict)가 그것이다. 여기서 대치국면 이전을 갈등으로, 이후 단계를 분쟁으로 볼 수 있다(신창현, 2005).

한편, 이 연구의 연구 대상에 해당하는 주거환경 관련 갈등은 환경을 매개로 또는 주거환경 문제를 둘러싸고 벌어지는 갈등을 뜻한다(김종호 외 2인, 2004)는 환경 갈등에 따라 주거환경을 매개로 또는 주거환경 문제를 둘러싸고 벌어지는 갈등을 뜻한다고 정의할 수 있다. 그러나 환경 혹은 환경 문제라는 개념을 명확하게 정의하기 어려운 상황에서 주거환경 관련 갈등을 정의하기는 쉽지 않다. 일반적으로 환경 갈등을 현재 및 미래에 걸쳐 일정지역에서 인간의 환경권을 침해하거나 자연환경을 파괴하는 모종의 사태를 둘러싸고 당사자간 또는 관련 집단간 다툼이 합의에 이르지 못한 상태(정희성, 1997)라고 정의하고 있다. 따라서 이 연구에서는 주거환경 관련 갈등으로 환경 갈등에 따라 현재 및 미래에 걸쳐 일정 지역에서 인간의 주거환경권을 침해하거나 주거환경을 파괴하는 모종의 사태를 둘러싸고 당사자간 또는 관련 집단간 다툼이 합의에 이르지 못한 상태라고 정의하고자 한다.

fligere(충돌, 부딪침, 다툼)의 합성어임

근래 우리 사회에서 환경갈등이라고 일컬어지는 사안들은 정치적인 문제부터 사회적 경제적 윤리적 종교적 문제들에 광범위하게 걸쳐 있다. 이렇게 다양한 사안들이 환경 갈등이라고 불리는 이유는 환경악화(environmental degradation)라는 것이 각 갈등사안들을 관통하고 있기 때문이다. 환경 갈등은 통상적으로 환경악화를 수반하는 것이어야 한다. 이러한 맥락에서 주거환경 관련 갈등 또는 주거 환경 악화로 수반하는 것이어야 한다. 주거 환경악화의 범주는 Libiszewski(1996)가 제시한 환경 악화의 범주, 즉 첫째 재생 가능한 자원을 과다하게 이용하는 것, 둘째 환경용량을 넘어서는 것, 셋째 생물 종이 살아가는 공간을 파괴하게 만드는 것 등을 들 수 있다.

이러한 환경갈등은 다음과 같은 특징을 지님으로써 여타 사회갈등과 차별성을 갖는다(신창현, 2005). 첫째 갈등의 주요 원인인 환경악화의 피해는 광역적이고 지속적이다. 광범위한 피해는 인간과 자연에 오랫동안 누적적으로 영향을 미치기 때문에 다양한 직·간접적 피해자들이 갈등에 참여하는 경우가 많다. 둘째 환경은 공공재적 성격을 지니기 때문에 공유지의 비극(tragedy of commons)과 같은 현상을 초래한다. 환경오염이 갖는 외부성 또는 공공재적 성격으로 인해 비용과 편익의 부담주체가 서로 다를 뿐 아니라 불특정 다수의 이해관계자를 포함하는 경우가 많고 명확한 재산권이 정의되기 어렵다(나성진, 김용건, 1997). 셋째 과학적으로 밝히기 어려운 문제들을 포함한다. 환경문제는 파급효과가 광범위하고 기술적 복잡성과 미래의 불확실성이 커서 비용과 편익을 정확하게 평가하는 것이 쉽지 않다. 나아가 환경가치에 대한 평가가 저마다의 가치관에 따라 크게 달라지기 때문에 합의를 이루기 쉽지 않다. 넷째 가치갈등으로 포함하는 경우가 많다. 다시 말해서 자연 자체의 가치나 미래 세대의 강조는 경제적 합리성을 중시하는 기존 가치체계와 충돌하게 된다는 것이다. 따라서 주거환경 관련 갈등 또한 첫째로 갈등의 주요 원인

인 주거환경 악화의 피해는 광역적이고 지속적이며, 둘째로 주거환경은 공공재적 성격을 지니기 때문에 공유지의 비극(tragedy of commons)과 같은 현상을 초래하고, 셋째로 과학적으로 밝히기 어려운 문제를 포함하고, 넷째로 가치 갈등으로 포함하는 경우가 많다고 할 수 있다.

2. 주거환경 관련 갈등의 원인과 유형

1) 주거환경 관련 갈등의 원인

주거환경 관련 갈등은 환경 갈등의 원인에서 유추할 수 있다. 그러나 환경갈등의 원인을 몇 가지로 압축해서 정리하기는 쉽지 않다. 그것은 갈등 사안에 따라 그 원인이 복잡하거나 또는 사안에 따라 다를 수 있기 때문이다. 그러한 맥락에서 주거환경 관련 갈등의 원인 또한 압축해서 정리하기는 쉽지 않다. 여기서는 환경갈등의 원인이 되는 보편적이고 대표적인 요인들에 의해 주거환경 관련 갈등의 원인에 대해 살펴보고자 한다.

환경갈등의 원인 가운데 가장 일반적인 견해는 환경갈등이 환경오염 내지 파괴를 둘러싼 각 주체들의 입장 차이에서 기인한다고 보는 것이다. 그리고 갈등주체들의 입장 차이를 형성하는 가장 큰 요인으로 물질적 차원의 경제적 이해관계와 비물질적 차원인 가치의 차이를 꼽는다(이상현, 2001). 이러한 이해관계와 가치의 차이가 이데올로기적 차원에서 대립되면 갈등이 야기된다. 이 경우 환경갈등의 해소를 위해서는 갈등 주체들 간의 경제적 이해관계와 가치가 대립되게 된 원인을 규명하고 갈등 주체들의 이데올로기적 입장 차이를 좁히려는 노력이 있어야 한다.

환경갈등의 원인으로 갈등에 내포된 위험을 가장 중요하게 보는 견해도 있다(서희석, 1999). 위험의 가장 기본적인 속성은 불확실성인데 불확실성은 어떤 행동이 어떤 종류의 상황을 초래할 것인지는 알지만 실제로 그러한 상황이 일어날 확률은 알지 못하는 상태를 의미한다. 이는 인간

예측능력의 한계를 의미하기도 하는데 환경문제 해결을 위한 공동지식이 없는 상황에서 여러 주체들이 내놓는 의견은 견해의 불일치로 비춰지고 결국 당사자간 갈등으로 이어지게 된다.

의사결정 과정의 절차적 문제를 환경갈등의 원인으로 보는 견해도 있다(신창현, 2005에서 재인용). 이는 정부의 일방적인 결정에 대해 정책대상 집단의 반발이 커진 것으로서, 기본적으로 정부에 대한 불신이 작용하기 때문에 발생하는 경우이다.

일반적으로 볼 때 환경갈등의 원인은 다음과 같다(김중호외 2인, 2004). 우선 이해관계 충돌을 원인으로 들 수 있는데 이는 개발과 환경보전을 둘러싸고 집단 간 이해관계가 충돌하는 것을 말한다. 둘째 가치관의 차이이다. 각각 환경보전과 개발이 중요하다는 입장에 있는 두 집단간의 가치 충돌의 의미한다. 셋째 과학기술의 한계이다. 환경가치나 오염정도 그리고 위해성 등에 대해 과학기술이 명확하게 진단할 수 있다면 갈등의 소지를 줄일 수 있겠으나 현실적으로 그렇지 못하기 때문에 의견이 분분한 경우가 많다. 넷째 법·제도의 미비이다. 환경오염을 사전에 예방할 수 있는 적절한 기준설정이 부족한 것은 법·제도를 준수하려는 의지를 약화시킨다. 그리고 이럴 경우 결국 잘잘못을 가리기 힘든 갈등상황으로 발전하게 된 확률이 높다. 다섯째 절차상의 문제이다. 이는 법·제도적 측면과 함께 고려될 수 있는 부분인데 사업 내지 행정이 일방적이고 다양한 이해관계자의 참여를 제한해 사업 혹은 행정과정에서 집단적인 반발을 유발하는 경우를 말한다.

이상이 환경갈등의 일반적 원인이라면 우리나라의 특수한 상황적 맥락과 관련된 원인들도 있다. 첫째 객관적인 배경으로 사회적·경제적 환경의 급속한 변화이다(김선희, 2004). 오랜 중앙집권적 체제가 약화되고 지방화·분권화가 강화되면서 중앙정부가 주도하는 국책사업의 추진력이 분산·저하된 반면 개발연대에서 사회가치의 다양성이 존중되는 환

경·문화연대로 변화되면서 목표의 다변화가 급속히 이루어졌다. 둘째 주관적인 배경으로 환경의식의 성장을 들 수 있다(이창훈, 2004). 환경부의 조사 자료에 따르면 국민들 절대 다수는 경제개발보다는 환경개선을 중시하고 있고 경제 활성화를 위해 환경규제를 완화하는데 반대하고 있다. 그리고 국민들의 과반수는 향후 환경운동단체 가입 의향을 밝혀 환경운동에 관심은 높은 수준이다. 셋째 환경갈등을 현재화시키는 요인으로 절차적 합리성의 부족을 들 수 있다. 사업추진을 위한 타당성 조사는 국토·지역계획과의 연계 및 환경성 고려보다는 경제성과 기술성에 초점이 두어지고 있으며 주민 참여 및 의견수렴이 충분히 이루어지지 못했다. 사업추진 과정에서 주민의견 수렴절차는 계획이 확정된 후 시행되는 환경영향평가와 교통영향평가 단계의 주민설명회, 실시 설계시의 주민설명회 등으로 한정된다. 이에 따라 주거환경 관련 갈등 또한 환경갈등의 원인인 객관적인 배경으로서 사회적·경제적 환경의 급속한 변화와 주관적인 배경으로서 환경의식의 성장 및 환경 갈등을 현재화시키는 요인으로 절차적 합리성의 부족 등을 들 수 있다.

2) 주거환경 관련 갈등의 종류와 유형

주거환경 관련 갈등의 종류와 유형은 환경 갈등의 종류와 유형에서 찾을 수 있다. 그것은 주거환경 관련 갈등이 넓게는 환경 갈등의 일부이기 때문에 그 종류와 유형 또한 환경 갈등의 종류와 유형에 따를 수 있기 때문이다. 여기서는 환경 갈등의 종류와 유형을 중심으로 알아본다.

환경갈등의 종류는 매우 다양하다. 환경갈등은 그 원인이나 갈등 당사자에 따라 상이한 방식으로 다음과 같이 유형화할 수 있다.

갈등의 원인에 따라 구분하면 다음과 같다. 먼저 한정된 자원이나 권력에 대해 서로 경쟁하거나 이해관계의 분배 방법 및 절차 등에 대해 서로 다른 입장을 보이는 경우를 꼽을 수 있다. 이를 이해관계 갈등이라

하는데 폐기물 소각장 및 매립장 반대운동이 대표적 사례이다. 다음으로 가치관이나 신념체계, 종교와 문화 등에 대한 시각차가 갈등의 원인이 되는 가치갈등이 있다. 새만금 사업과 사패산 터널 반대운동 등이 가치갈등의 대표적인 사례이다.

셋째 어떤 사건이나 자료, 상대방의 언행에 대한 해석차이로 갈등이 발생하는 경우가 있다. 이를 사실관계 갈등이라고 할 수 있는데 과학기술의 한계가 갈등의 원인이 되는 경우도 이에 속한다. 넷째 사회구조나 제도 등 분쟁 당사자 외부의 상황적인 요인으로 인한 구조적 갈등이 있다. 구조적 갈등에는 법·제도적 차원의 문제 뿐 아니라 절차상의 문제까지도 포함될 수 있다.

갈등 당사자에 따라서도 갈등의 종류를 나눌 수 있다. 환경보전과 경제적 편익을 둘러싸고 개인 대 개인, 집단 대 집단, 정부와 개인 간의 갈등이 존재할 수 있다. 이때 개인과 집단 간 갈등은 규모가 작고 기존 제도 내에서 대부분 해결 가능하다. 그리고 집단 대 집단의 갈등은 많은 경우 오염자가 오염을 통해 경제적 물질적 이익을 얻는 반면 피해자가 환경오염으로 인해 건강 등 물질적 경제적 심리적 피해를 얻는 것에서 기인한다. 집단 대 집단 간 갈등은 원자력, 유전자 조작식품, 유전공학, 수돗물 불소화 논쟁 등과 같이 과학 기술의 안전성과 생명가치 등에 대한 가치관의 차이로 인해 발생하기도 한다.

다음으로 정부가 갈등 당사자가 되는 경우로서 정부와 지역주민 사이의 갈등을 들 수 있는데, 이러한 양상의 갈등은 정부의 환경관련 정책, 법, 사업 등에 대한 사회집단의 반대로 발생하는 경우가 많다. 그리고 환경·생태주의 가치를 표방하는 시민환경단체 및 종교단체와 개발주의 가치를 중시하는 정부 및 개발지의 주민들이 충돌할 때도 정부와 지역주민 사이의 갈등양상을 띠게 된다. 이 외에도 부처 간 갈등 및 지방정부와 중앙정부간 갈등, 그리고 지방정부와 지방정부 간에 갈등이 발생하는 정부 대 정부 갈등이 있다.

[표 2-1] 환경 갈등의 종류

갈등의 종류		주요 내용	
원인에 따른 분류		이해관계 갈등	한정된 자원이나 권력에 대해 서로 경쟁하거나 이해관계의 분배 방법 및 절차 등에 대해 서로 다른 입장을 지니는 경우 - 쓰레기 소각장 및 매립장 반대운동
		가치관 갈등	가치관이나 신념체계, 종교와 문화 등에 대한 시각차가 갈등의 원인 - 새만금 사업과 사파산 터널 반대운동
		사실관계 갈등	어떤 사건이나 자료, 상대방의 언행에 대한 해석 차이로 갈등이 발생하는 경우 - 과학기술의 한계가 갈등의 원인이 되는 경우
		구조적 갈등	사회구조나 제도 등 분쟁 당사자 외부의 상황적인 요인으로 인한 갈등(절차상의 문제)
주체에 따른 분류	정부가 당사자로 포함되지 않은 경우	개인 대 개인 / 집단 갈등	개인과 집단간 갈등은 규모가 작고 제도 내에서 대부분 해결가능
		집단 대 집단갈등	오염자가 오염을 통해 경제적, 물질적 이익을 얻는 반면, 피해자는 건강 등 물질적, 경제적, 심리적 피해를 얻는 경우 및 과학기술의 안전성과 생명가치 등에 대한 가치관에 차이가 있는 경우
	정부가 당사자로 포함된 경우	정부 대 집단갈등	정부의 환경관련 정책, 법, 사업 등에 대한 사회집단의 반대가 있는 경우 및 환경·생태주의 가치를 표방하는 시민환경단체·종교단체와 개발주의 가치를 중시하는 정부·개발지지 주민들이 충돌하는 경우
		정부 내 갈등	부처간 갈등 및 지방정부와 중앙정부간 갈등, 그리고 지방정부와 지방정부간 갈등

* 자료 : 신창현(2005) 「갈등영향분석, 이렇게 한다」, 예지, p. 9.

제 2 절 주민지원사업의 의의

1. 지원사업제도의 도입배경

우리나라 헌법 제23조 제3항에서는 공공필요에 의해 국민의 재산권을 수용·사용·제한할 수 있도록 하고 있으며, 이 경우 법률로써 정당한 보상을 하도록 규정하고 있다.

다만, 재산권에 대한 수용·사용 및 제한에 대해 정당한 보상을 하기 위해서는 그로 인한 손실이 사회적 제약을 넘는 특별한 희생으로 인정되어야 한다.

따라서 공공필요에 의해 재산권을 제한하더라도 이것이 재산권 자체에 내재하는 사회적 제약에 해당하는 경우에 손실보상은 인정되지 않는다.

현대 행정에서는 공공목적의 달성을 위해 각종 공공사업 및 토지이용규제가 불가피한 경우가 갈수록 증가하고 있는데, 근래 국민의 권리의식이 크게 높아지면서 토지소유자 및 지역주민 등의 반발로 원활한 공익사업의 수행이 점점 어려워지는 사례가 빈발하고 있다.

이러한 공공사업 및 토지이용규제에 따른 불편은 일반적으로 사회적 제약의 범주에 속하는 것으로 손실보상의 대상이 되지 않으나, 행정기관에서는 공공시설물의 설치 및 토지이용규제로 인한 지역 및 주민의 불만을 해소하여 행정의 원활한 수행을 도모하려는 취지에서 불이익을 받는 지역 및 주민을 대상으로 생활불편 및 상대적 불공평을 해소하기 위한 다양한 지원사업을 시행하고 있다.⁵⁾

주민지원사업제도는 적법한 행정작용으로 인하여 인정한 지역 또는 그 지역의 주민에게 발생하는 불이익 등을 국가·지방자치단체·정부투자기관 등의 공공부문에서 정책적으로 보전해 주기 위해 시행하는 사업을 의미한다.

5) 최환용(2007), 『주변지역 지원 및 주민지원사업 법제 정비방안 연구』 한국법제연구원, p.15

일반적으로 주민지원사업이란 상수원보호구역이나 개발제한구역 등과 같이 일정한 공간을 대상으로 하는 토지이용규제 또는 재산권 행사에 대한 공법적 제한의 부과에 따라 재산권의 제한적 행사나 생활상의 불편을 겪게 되는 주민에 대한 지원 성격의 사업으로 소득증대사업, 복리증진사업, 육영사업, 기타사업 등의 종류로 시행된다.

2. 주민지원사업의 개념 및 성격

주민지원사업은 해당 시설의 설치 목적에 따라 적용기준을 달리 하는데, 일반적으로 해당 시설의 입지에 따라 행위에 제한을 받거나 재산권 및 환경권에 영향을 받는 주민들의 피해를 보상하며, 주민들의 생활환경 개선과 소득 수준을 향상시켜 줌으로써 해당 시설에 대한 거부감과 반대 의견을 진정시켜주는 역할을 한다.

이러한 주민지원사업은 특정지역 또는 특정지역에 거주하는 주민이 수인함으로써 달성되는 사회 전체의 편익에 비추어 공평부담의 원칙에 따라 긍정될 수 있으나, 특정 손실에 대한 보상과는 달리 계속적이고 막대한 비용이 투입되는 성격을 가지고 있다.

주민지원사업은 시설의 설치 목적에 따라 관련 근거와 지원방법이 결정되는데 설치 목적에 따른 근거 법제는 다음과 같다.

[표 2-2] 설치목적에 따른 주민지원사업 관련 법령

설치목적	관련 법
재산권 행사 제한	개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법, 수도법, 4대 강법, 백두대간 보호에 관한 법, 자연공원법, 자연환경보전법, 야생동·식물 보호법 등
공공시설 입지	소음대책지역 지원법, 발전소 주변지역 지원에 관한 법률, 폐기물 처리시설 설치 촉진 및 주변지역 지원에 관한 법률, 댐 주변지역 지원에 관한 법률

이 중 민간공항의 주민지원사업은 소음대책지역 지원법에 근거하여 추진되는데, 시설관리자 또는 사업시행자가 소음대책지역 및 소음대책인 근지역에 거주하는 주민에게 항공기 소음피해로 인한 생활기반 상실 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원을 하게 되는 것이다.

3. 소음대책지역 지원법에 의한 주민지원사업

소음대책지역 지원법은 2010.3.22 제정되어 2010. 9.23부터 시행되었다. 이 법은 공항소음을 방지하고 소음대책지역의 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 효율적으로 추진함으로써 주민의 복지 증진과 쾌적한 생활환경을 보장하고, 항공교통 활성화에 이바지함을 목적으로 한다. 6)

1) 소음대책지역의 지정 및 고시

공항 소음에 대한 공항 주변을 “소음대책지역”으로 규정하고 소음영향도에 따라 제1종 구역, 제2종 구역, 제3종 구역으로 지정·고시하고 있다. 그리고 소음영향도는 소음 측정·평가·분석 등에 관하여 공인된 기술능력이 있는 자가 조사하여야 하며, 소음대책지역의 구역별 예상 소음영향도 기준은 제1종 구역 : 소음영향도(WECPNL⁷⁾) 95 이상, 제2종 구역 : 소음영향도(WECPNL) 90 이상 95 미만, 제3종 구역 : 소음영향도(WECPNL) 75 이상 90 미만으로 구분하고 제3종 구역의 경우 지구별로

6) 「공항 소음방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」 제1장 제1조 참조.

7) WECPNL(Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)

- 국제민간항공기구(ICAO) 권고 항공기 소음평가 지수로, 항공기의 1일 총소음량을 나타내는 지수로서
- 최고 소음도를 평균한 값에 시간대별(주간, 야간, 심야)로 운항횟수를 가중하여 산출
 - $WECPNL = \overline{dB(A)} + 10 \log N - 27$
 - $N(\text{항공기 이착륙 횟수}) = N_1 + 3N_2 + 10N_3$
(N_1 : 07~19시, N_2 : 19~22시, N_3 : 22~07시)

세분할 수 있다⁸⁾. 또한 소음대책지역을 지정·고시한 후 5년마다 지정·고시의 타당성을 검토해야 하므로 소음영향도를 5년마다 조사하여야 한다.

2) 지원사업계획의 수립

소음대책지역 지원법 제18조 제1항은 「시설관리자 또는 사업시행자는 중기계획의 범위에서 주민지원사업계획을 수립하며, 제2항은 소음대책지역 밖의 지역으로서 소음영향도(WECPNL) 70 이상 75 미만의 지역을 “소음대책 인근지역”이라 하고 이 지역에 대해서도 지원사업계획을 포함하여야 한다.」로 규정하고 있다. 지원사업계획에 포함될 내용으로는 사업의 목적 및 개요, 주민복지사업의 내용, 소득증대 사업의 내용, 사업별 지원계획, 사업의 효과 등이다.

소음대책지역 지원법 제20조는 소음피해지역권 개발 구역의 지정에 관한 규정으로 「국토교통부장관, 시·도지사 또는 특별자치도지사는 소음대책지역으로 지정·고시된 지역에 대하여 체계적인 개발이 필요하다고 인정하는 경우에는 소음피해지역권 개발구역을 지정할 수 있다.」로 강제규정이 아닌 필요에 따라 할 수 있는 단서 조항으로 규정하고 있다.

3) 주민지원사업의 종류

공항 주변의 소음대책(인근)지역에 대한 주민지원사업의 종류는 주민복지사업, 소득증대사업의 2가지 형태로 구분되며 그 세부내용은 [표 2-4]와 같다.

8) 제3종 구역

- “가”구역 : 소음영향도(WECPNL) 85 이상 90 미만
- “나”구역 : 소음영향도(WECPNL) 80 이상 85 미만
- “다”구역 : 소음영향도(WECPNL) 75 이상 80 미만

[표 2-3] 소음대책지역 주민지원사업의 종류 및 지원비율

구분	사업종류	지원내용
주민 복지 사업	사회복지 시설 설치사업	노인복지회관, 마을회관, 양로시설, 경로당, 아동상담소, 아동복지관, 어린이집, 장애인복지시설의 설치
	체육시설 설치사업	체육공원 등 체육 관련 시설, 어린이 놀이터의 설치
	교육·문화시설 설치사업	도서관 및 교육·문화 관련 시설의 설치
	그 밖의 사업	국토교통부장관이 주민의 복지 증진을 위하여 필요하다고 인정하는 사업(홍보사업을 포함한다)
소득 증대 사업	공동작업장 설치사업	공동이용을 위한 소규모 공용 창고, 구판장의 설치
	공동영농시설 설치사업	농로, 농업용수로, 농업용 양수장, 농작물 재배시설의 설 치
	그 밖의 사업	국토교통부장관이 주민의 소득 증대를 위하여 필요하다고 인정하는 사업

* 자료 : 「공항 소음방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」 참조.

4) 지역공동체의 대표기구

공항소음대책위원회는 시설관리자 또는 사업시행자가 지원사업에 필요한 사항을 수립하기 위해 소음대책지역으로 지정·고시된 공항별로 공항소음대책위원회(이하 “소음대책위원회”라 한다)를 두고 있다. 이 위원회는 공항소음대책사업 및 주민지원사업의 추진계획에 관한 사항, 공항소음대책사업과 주민지원사업의 시행방법 및 우선순위에 관한 사항, 그 밖에 공항소음대책사업 및 주민지원사업의 시행에 필요한 사항에 대한 의견수렴 기구이다.

[표 2-4] 소음대책위원회 구성·운영

구 분		소음대책위원회
위 원 수		20명 이내
구성방법	위원장	시설관리자 또는 사업시행자.
	부위원장	위원 중에서 위원장이 지명
	위 원	1. 지방항공청 소속 공무원 2. 소음대책지역으로 지정·고시된 지역을 관할하는 지방자치단체 소속 공무원 3. 소음대책지역으로 지정·고시된 지역을 관할하는 지방자치단체가 추천한 소음대책지역 주민 4. 제1호부터 제3호까지에서 규정한 사람 외에 공항 소음에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람
임 기		2년(한차례만 연임 가능)
사무간사		시설관리자 또는 사업시행자의 소속 직원 중 1인
수당과 여비		출석위원 수당과 여비 지급(소관 공무원 제외)

* 자료 : 소음대책지역 지원법 제14조 재구성.

소음대책위원회의 구성과 운영은 위원장 및 부위원장 각 1명을 포함한 20명이내의 위원으로 구성하며 위원장은 시설관리자 또는 사업시행자가 되며, 부위원장은 위원 중에서 위원장이 지명한다. 위원은 지방항공청 소속 공무원, 소음대책지역으로 지정·고시된 지역을 관할하는 지방자치단체 소속 공무원, 소음대책지역으로 지정·고시된 지역을 관할하는 지방자치단체가 추천한 소음대책지역 주민, 제1호부터 제3호까지에서 규정한 사람 외에 공항 소음에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람에 대해 위원

장이 위촉을 한다. 위원회에는 위원회의 사무를 처리할 간사 1명을 두며, 간사는 시설관리자 또는 사업시행자의 소속 직원 중에서 위원장이 정한다. 위촉위원의 임기는 2년으로 하고, 한 차례만 연임 할 수 있다.

[그림 2-1] 김포공항 소음대책위원회 구성



5) 공항소음대책사업 및 주민지원사업의 재원

공항소음과 관련한 사업은 공항소음대책사업과 주민지원사업으로 나누어 실시되고 있으며 필요한 자금은 정부의 국고지원금, 「교통시설특별회계법」 제6조제1항제3호에 따른 소음 부담금, 시설관리자 및 사업시행자가 부담하는 사업비를 말하며 다만, 시설관리자의 경우에는 「항공법」 제86조에 따른 사용료 등 공항수익 중 국토교통부령으로 정하는 공항수익⁹⁾을 말한다.

9) 「공항시설관리규칙」 제12조에 따른 공항시설관리자의 수익 중 착륙료 수익의 100분의 75를 말한다.

4. 유사 법률상의 주변영향지역 지원사업

시설의 설치목적에 따른 유사 법률상의 주변영향지역의 주민지원사업의 기준은 「댐 건설 및 주변지역 지원에 관한 법률」, 「발전소 주변지역 지원에 관한 법률」, 「폐기물 처리시설 설치촉진 및 주변지역 지원에 관한 법률」, 「수도법」, 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」을 통해서 알 수 있으며, 설치목적에 따른 주민지원사업을 각각 비교해 보면 다음과 같다.

1) 「댐 건설 및 주변지역 지원에 관한 법률」에 의한 주변지역 지원사업

「댐 건설 및 주변지역 지원에 관한 법률」은 댐의 건설·관리, 댐건설 비용의 회전활용, 댐건설에 따른 환경대책, 지역주민에 대한 지원 등에 관하여 규정함으로써 수자원을 합리적으로 개발·이용하여 국민경제의 발전을 도모함을 목적으로 하고 있다. 10)

댐 주변지역 지원사업에 필요한 재원은 댐 관리청 또는 댐 사용권자의 출연금, 생활·공업용수 댐의 수도사업자의 출연금, 차입금, 조성된 자금의 운용으로 생기는 수익금 등이며, 조성된 재원은 댐 관리청 또는 댐 수탁관리자가 운영하되, 별도의 회계로 구분하여 관리하여야 한다.

지원사업의 종류는 지역지원사업, 주민지원사업, 그 밖의 지원사업의 3가지 형태로 구분되며 그 세부내용은 [표 2-5]와 같다.

[표 2-5] 댐 주변지역 기본지원사업의 세부내용

10) 「댐 건설 및 주변지역 지원에 관한 법률」 제1장 제1조 참조.

구 분		세 부 사 업 내 용
지역 지 원 사 업	소득 증대 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 공동영농시설·농기구수리시설·생산품공동저장시설·농로·농업용수로 및 농업용양수장 등 농림수산업 관련 사업 • 톱밥 등 수분 조절재의 공동구입 및 공동퇴비화시설 등 축산업 관련 사업 • 환경농업 기자재 및 유통시설 등 환경농업 관련 사업 • 그 밖에 주민의 소득증대를 위하여 지원사업협의회가 필요하다고 인정하는 사업
	생활 기반 조성 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 의료기구 및 구급차량 구입 지원 등 의료 환경조성사업 • 노인회관·마을회관·가로등·통학차·버스승차대기장 등 생활여건 개선사업 • 그 밖에 생활기반 조성을 위하여 지원사업협의회가 필요하다고 인정하는 시설의 설치 지원사업
	댐 주변 경관 활용 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 둘레길, 자전거도로, 캠핑장, 공중화장실, 주차장 등 댐 주변경관을 활용한 휴양 및 레저 관련 시설 설치사업 • 그 밖에 댐 경관을 활용하기 위하여 지원사업협의회가 필요하다고 인정하는 시설의 설치사업
주 민 지 원 사 업	주민 생활 지원 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 주민건강진단, 의료보험료 지원, 고립주민 교통비 지원, 난방비 지원, 통신비 지원, 전기료 보조, 홍수 조절지 친환경영농지원 등 주민생활지원사업 • 그 밖에 댐 주변지역 주민의 생활지원을 위하여 지원사업협의회가 필요하다고 인정하는 사업
	육영 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 교육기자재·도서의 구입, 학자금·장학금의 지급, 학교급식시설 지원 및 아동급식비 지원 등 육영 관련 사업 • 그 밖에 댐 주변지역의 육영(育英)을 위하여 지원사업협의회가 필요하다고 인정하는 사업
그 밖 의 지 원 사 업	댐 저수 사용료 보조사업	댐 주변지역지원 사업구역을 관할하는 시장·군수 또는 구청장이 해당 댐의 저수를 사용하고 댐 사용권자 또는 댐 사용권설정 예정자에게 납부하는 댐 저수사용료를 보조하는 사업
	홍보 및 부대 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 지역문화행사 지원, 댐 환경보전연구 지원, 농기구 수리, 댐 주변 고립지역 도선(渡船) 운영 지원, 자매부락 지원 등 대민 지원, 대청결운동 등 그 밖에 이에 준하는 사업 • 댐 주변 전망시설, 수상레저활동을 위한 계류시설, 댐 및 지역문화 홍보시설, 전시·공연시설 등의 설치사업 • 지역 홍보, 주민간담회, 댐 견학 등 홍보사업 및 지원사업협의회 운영 등 지원사업을 효율적으로 시행하기 위하여 필요한 사업
비고 : 각 사업의 내용에 해당 사업 시행과 관련된 조사, 계획, 연구, 시설의 유지·보수·운영 등에 관한 사항을 포함한다.		

* 자료 : 「댐 건설 및 주변지역 지원에 관한 법률」 참조.

2) 「발전소 주변지역 지원에 관한 법률」에 의한 주변지역 지원사업

「발전소주변지역 지원에 관한 법률」은 발전소의 주변지역에 대한 지원사업을 효율적으로 추진하고 전력사업에 대한 국민의 이해를 증진하여 전원개발을 촉진하고 발전소의 원활한 운영을 도모하며 지역발전에 기여함을 목적으로 하고 있다. 11)

동 법에 따른 주민지원사업 기준 지역은 「전기사업법」 제2조 제4호에 따른 발전사업자가 가동·건설 중이거나 건설할 예정인 발전소의 발전기가 설치되어 있거나 설치될 지점으로부터 반지름 5km 이내의 육지 및 섬지역이 속하는 읍·면·동에 한하며, 수력발전소와 조력발전소의 경우에는 발전과 관련이 있는 수계나 저수지의 인근지역으로서 대통령령으로 정하는 범위의 지역에 한하여 지원사업을 수행한다.

지원사업의 재원은 「전기사업법」 제48조에 따른 전력산업기반 기금에서 부담하며, 원자력발전소나 수력발전소를 운영하는 발전사업자는 자기자금으로 지원사업을 할 수 있고, 지원사업의 종류·규모, 지원대상, 지원방법 등에 관한 사항은 발전소의 종류·규모·발전량, 가동 기간, 주변지역 및 발전사업자의 여건 등으로 고려하여 대통령령에 따라 시행한다.

[표 2-6] 발전소 주변지역 지원사업 중 기본지원사업의 세부 내용

사업 종류	세부 내용
소득증대사업	농림수산업시설, 상공업시설 및 관광산업시설의 설치·운영 등 지역발전 및 주민의 소득증대를 위하여 시행하는 사업

11) 「발전소 주변지역 지원에 관한 법률」 제1장 제1조 참조.

공공·사회 복지사업	의료시설(의료복지 포함), 도로시설, 항만시설, 상하수도시설, 환경· 위생시설, 방사능방재시설, 운동·오락시설 및 전기·통신시설 등을 건립·운영하는 사업과 복지회관 건립 등 지역주민을 위한 사회복지 관련 시설 확충 및 지원 프로그램 운영사업
육영사업	교육 기자재 및 통학·숙식 지원, 학자금·장학금 지급 및 교육·문 화 관련 시설 건립 등 지역주민에 대한 교육을 지원하는 사업
주민복지 지원사업	지역주민의 생활안정 및 주거환경 개선 등을 위하여 필요한 사업에 필요한 자금 등을 지원하는 사업
기업유치 지원사업	기업의 유치 및 설립·운영에 필요한 자금의 지원 등 지역의 수익 과 고용창출을 촉진하기 위하여 시행하는 사업
전기요금 보조사업	「전기사업법」 제16조에 따른 공급약관에서 정한 주택용 전력 및 산업용 전력에 대한 전기요금의 일정액을 보조하는 사업
그 밖의 지원 사업	발전소 주변지역 지원사업 목적에 맞는 주민 협조 제고에 필요한 사업

비고 : 기본지원사업의 세부 내용에는 각 사업의 시행에 필요한 계획·조사·연구
및 경비지원을 포함한다.

* 자료 : 「발전소 주변지역 지원에 관한 법률」 참조.

지원사업은 여러 가지가 있으나 기본지원사업의 종류는 [표2-3]와 같
으며, 이외에도 특별지원사업, 홍보사업 및 그 밖의 기타사업 등이 있다.

- ① 기본지원사업 : 주변지역의 개발과 주민의 복리를 증진하기 위하
여 시행하는 지원사업
- ② 특별지원사업 : 발전소가 건설 중이거나 건설이 예정된 주변지역
과 그 특별자치도·시·군 및 자치구(이하“지방자
치단체”라 한다)지역에 대하여 시행하는 지원사업
- ③ 홍보사업 : 전력사업에 대한 국민의 이해를 증진하기 위한 사업
- ④ 그 밖에 주변지역의 발전, 환경·안전관리와 전원 개발의 촉진을
위하여 필요한 사업(조사·연구활동 포함)

발전소 주변지역 지원사업 중 사업자는 여건에 따라 대통령령에 따라 지원 사업을 시행할 수 있는데 지원사업의 세부내용은 [표 2-7]과 같다.

[표 2-7] 발전소 주변지역 지원사업 중 사업자 지원사업의 세부내용

사업 종류	세부 내용
교육·장학 지원사업	지역우수인재 육성, 기숙사 마련, 영어마을 연수, 우수교사 유치 및 장학사업 등 교육 관련 지원사업
지역경제 협력사업	지역특산물 판로 지원 및 지역산업의 경쟁력 강화 지원 등 지역경제 활성화를 지원하는 사업
주변환경 개선사업	바다정화, 도로정비 및 주거환경 개선 등 지역의 생활환경을 쾌적하게 조성하는 사업
지역복지사업	복지시설 지원, 육아시설 건립·운영, 체육시설 마련 및 마을버스 운영지원 등 지역주민의 생활여건을 개선하는 사업
지역문화 진흥사업	문화행사 지원 및 문화시설 건립 지원 등 지역주민이 문화생활을 즐길 수 있는 환경을 조성하는 사업
그 밖의 사업자 지원사업	지역홍보 등 지역특성을 살리고 주민복지 증진, 지역현안 해결 및 지역이미지 제고 등을 위한 사업, 사업자 지원사업의 계획 및 운영과 관련한 부대사업

* 자료 : 「발전소 주변지역 지원에 관한 법률」 참조.

3) 「폐기물 처리시설 설치 촉진 및 주변지역지원에 관한 법률」에 의한 주민지원사업

「폐기물 처리시설 설치 촉진 및 주변지역 지원에 관한 법률」(이하 “폐촉법”이라 한다)은 폐기물처리시설의 부지확보 촉진과 그 주변지역 주민에 대한 지원을 통하여 폐기물처리시설의 설치를 원활히 하고 주변 지역 주민의 복지를 증진함으로써 환경보전과 국민 생활의 질적 향상에

이바지함을 목적으로 하고 있다. 12)

「폐촉법」은 1995년 수도권매립지 주변영향지역 주민들에 대한 지원 사업을 수행하기 위해 제정되었는데, 매립이 시작된 1992년에는 주민들과의 협약서에 의해 추진되었고, 수도권매립지관리공사가 출범한 2000년부터는 동 법률에 근거하여 주민지원사업을 추진하고 있다.

주민지원사업을 시행하기 위해서는 폐기물 처리시설의 설치·운영으로 인하여 환경상 영향을 받게 되는 주변지역(이하 “주변영향지역”이라 한다)을 결정·고시하여야 한다.

주변영향지역을 결정·고시 하려면 주민지원협의체가 선정한 전문연구기관으로 하여금 환경상 영향을 조사하게 하고, 그 결과를 수렴하여야 하며, 지원협의체가 주변지역의 환경상 영향조사가 필요하지 않다고 인정하는 경우에는 해당 조사를 생략하거나 관계 전문가의 검토의견서를 대체할 수 있다.

수도권매립지 주변영향지역은 [표 2-8] 같이 직접영향권과 간접영향권으로 구분한다.

[표 2-8] 폐기물 처리시설 주변영향지역의 분류

구분	분류기준
직접 영향권	제2항에 따라 환경상 영향을 조사한 결과 인체·동물의 활동, 농·축산물, 임산물 또는 수산물에 직접적으로 환경상 영향을 미칠 것으로 예상되어 지역주민을 이주시킬 필요가 있다고 인정되는 지역
간접 영향권	대통령령으로 정하는 범위의 지역으로서 제2항에 따라 환경상 영향을 조사한 결과 환경상 영향이 미칠 것으로 예상되는 직접 영향권 외의 지역. 다만, 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 대통령령으로 정하는 범위 밖의 지역도 포함시킬 수 있다.

12) 「폐기물 처리시설 설치 촉진 및 주변지역지원에 관한 법률」 제1장 제1조 참조.

주민지원사업을 위한 재원은 폐기물 처리시설 설치기관의 출연금, 해당 폐기물 처리시설에 반입되는 폐기물에 대하여 징수한 수수료 중 대통령령으로 정하는 바에 따라 산정한 금액, 가산금, 기금의 운용으로 생긴 수익금, 해당 폐기물처리시설에 폐기물을 반입·처리하려는 다른 지방자치단체의 출연금 등이며, 환경부장관은 조성된 주민지원기금의 운용·관리에 관한 업무를 특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사에게 위임할 수 있다.

조성된 주민지원기금은 주변영향지역 주민의 소득 향상 및 복리 증진을 지원하기 위한 사업에 사용하여야 하는데 지원사업의 종류와 금액은 직접 영향권과 간접 영향권별로 달리할 수 있고 지원사업의 종류, 지원 기준·방법 등 필요한 사항은 대통령령으로 정하도록 하였으며 지원 기준은 [표 2-9]와 같다.

[표 2-9]와 같이 「폐촉법 시행령」에서는 해당 지역의 건축물 또는 토지소유자와 무허가 건축물 소유자는 물론 세입자까지 지원 대상으로 규정하여 직접적인 지원 방법과 규모에 있어서는 다소 차이가 있지만, 주민지원사업의 본래의 취지와 목적을 지향하고 있다.

[표 2-9] 폐기물 처리시설 주변지역 주민지원사업 지원 기준

구 분	주민지원사업 대상
폐 촉 법	제15조(시설 부지 주민에 대한 지원) 폐기물처리시설 설치기관은 해당 폐기물처리시설의 부지에 거주하는 주민에게 폐기물처리시설 설치로 인한 생활 기반상실 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원을 할 수 있다. 다만, 제18조에 따른 이주대책에 의하여 이주하게 되는 자에게는 그러하지 아니하다.

폐 촉 법 시 행 령	제15조 (시설 부지 주민의 생활기반상실에 따른 지원기준 등)
	① 법 제15조에 따른 지원은 법 제11조의3제3항에 따른 폐기물처리시설 설치계획의 공고일 현재 해당 폐기물처리시설의 부지에 거주하는 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람에 대하여 실시한다
	1. 건축물 또는 토지의 소유자
	2. 무허가 건축물의 소유자
	3. 세입자
	② 제1항제1호에 따른 지원대상자 중 1년 이상 거주한 사람과 제1항제2호 및 제3호의 지원대상자 중 3년 이상 거주한 사람에 대하여는 가구당 1천만원의 이주정착지원금과 가구 구성원 1인당 200만원의 생활안정지원금을 지급하되, 가구당 총생활안정지원금은 800만원을 초과할 수 없다.
	③ 제1항제1호에 따른 지원대상자 중 1년 미만 거주한 사람과 제1항제2호 및 제3호에 따른 지원대상자 중 3년 미만 거주한 사람에 대하여는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제78조제5항에 따른 가재도구 등 동산의 운반에 필요한 비용을 지급한다
	④ 제1항에 따른 지원대상자는 이주정착지원금, 생활안정지원금 또는 제3항에 따른 비용을 지급받으려는 경우에는 이주 예정일 6개월 이전까지 폐기물처리시설 설치기관에 신청하여야 한다.

주민지원사업은 소득증대사업, 복리증진사업, 육영사업, 기타사업으로 구분하여 시행하고 있으며, 지원사업의 세부내용은 [표 2-10]과 같다.

[표 2-10] 폐기물 처리시설 주변지역 주민지원사업 세부내용

사업 구분	사업 내용	지원사업의 세부내용
소득 증대 사업	농림수산업 시설	공동영농·영어시설(공동영농기계·공동축산·공동어선을 포함한다), 농기구 수리시설, 공동양식·양어장, 생산품 공동저장소, 공동가공공장, 농업용 저수지, 농로, 임도, 농업용수로, 농업용양수장, 농작물 및 임산물 재배시설 등
	상공업시설	공업용 수도, 직업훈련소, 시장, 공용창고, 구판장, 소규모 공단 등
	관광산업	휴게소, 휴양소, 토산품 판매장 등

4) 「수도법」에 의한 주민지원사업

「수도법」은 수도에 관한 종합적인 계획을 수립하고 수도를 적정하고 합리적으로 설치·관리하여 공중위생을 향상시키고 생활환경을 개선하게 하는 것을 목적으로 한다.¹³⁾

상수원보호구역에 거주하는 주민 또는 상수원보호구역에서 농림·수산업 등에 종사하는 자에 대한 지원사업(이하 "주민지원사업"이라 한다)에 필요한 재원은 상수원보호구역의 지정으로 이익을 받는 수도사업자의 출연금, 차입금, 자금의 운용으로 생기는 수익금, 지방자치단체의 일반회계 및 다른 특별회계로부터의 전입금 등이며, 국가는 조성된 재원의 규모와 소요재원 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 환경개선특별회계에서 필요한 비용의 일부를 보조할 수 있고, 이를 관리하는 관리청은 별도의 회계로 구분·관리 하여야 한다.

주민지원사업의 종류는 소득증대사업, 복지증진사업, 육영사업, 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업으로 구분하여 시행하고 있다.

[표 2-11] 상수원 보호구역 주민지원사업의 세부내용

사업구분	세부 사업 내용
소득증대사업	농기구수리시설·생산품공동저장소·농로·농업용수로·농업용양수장 및 농작물재배시설 등 농림수산업 관련 시설의 지원과 그 밖에 환경부장관이 수질 보전과 조화되도록 영농방법을 개선하기 위하여 필요하다고 인정하는 사업

13) 「수도법」 제1장 제1조 참조.

복지증진 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 상수도시설의 지원 • 수세식 화장실, 마을단위 오수처리시설과 개별농가의 분뇨 또는 생활 오수 처리시설의 지원 • 진료소(주민건강진단 포함), 의료기구 및 구급차의 지원과 주민의 생활수준 향상을 위한 부조사업 • 도서관·유치원·통학차 및 문화시설의 지원 • 그 밖에 환경부장관이 주민의 복지 증진을 위하여 필요하다고 인정하는 사업
육영사업	교육기자재, 도서의 공급, 학자금·장학금 지급, 장학기금 적립, 학교급식 시설 지원 등 육영 관련 사업과 그 밖에 환경부장관이 필요하다고 인정하는 사업
그 밖의 사업	<ul style="list-style-type: none"> • 상수원보호구역의 지정으로 환경규제기준이 강화되어 다른 지역보다 오염물질 정화비용이 추가로 드는 경우의 비용에 대한 지원사업 • 상수원보호구역 지정으로 인한 행위금지 또는 제한으로 인하여 그 구역에서 생업을 유지하는 것이 곤란하다고 인정되는 자의 이주나 전업에 대한 지원사업

* 자료 : 「수도법」 참조.

5) 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」에 의한 주민 지원사업

「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」은 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 개발제한구역의 지정과 개발제한구역에서의 행위제한, 주민에 대한 지원, 토지 매수, 그 밖에 개발제한구역을 효율적으로 관리하는 데에 필요한 사항을 정함으로써 도시의 무질서한 확산을 방지하고 도시주변의 자연환경을 보전하여 도시민의 건전한 생활환경을 확보하는 것을 목적으로 한다.

시장·군수·구청장은 관리계획에 따라 개발제한구역 주민의 생활편익과 복지증진 등으로 위하여 주민지원사업을 시행할 수 있다.

국토교통부장관은 「국가균형발전 특별법」에 따른 국가균형발전특별회계에서 주민지원사업에 소요되는 비용을 지원할 수 있으며, 지정된 취약지구에 건설하는 주택에 대하여는 「주택법」에 따른 국민주택기금을 우선적으로 지원할 수 있다.

주민지원사업의 세부내용과 시행에 필요한 사항은 대통령령으로 정하며, 생활편익사업, 복지증진사업, 생활비용보조사업, 소득증대사업, 연구·조사사업의 5가지로 구분하여 시행한다.

[표 2-12] 개발제한구역 주민지원사업의 세부내용

사업구분	사업 세부 내용
생활편익사업	도로, 주차장, 공원, 상·하수도, 소하천 및 구거, 오수처리 시설, 초고속정보통신망 등 기반시설의 설치·정비 및 이와 관련된 부대사업
복지증진사업	마을회관, 어린이놀이터 등의 설치·정비 및 이와 관련된 부대사업
생활비용보조사업	개발제한구역 주민 중 저소득 취약계층 세대를 대상으로 학자금·장학금, 전기료, 건강보험료, 정보·통신비 등 주민의 생활에 필요한 비용을 지원하는 사업. 이 경우 해당 연도의 주민지원사업에 드는 비용 중 100분의 50 범위에서 시행할 수 있으며, 이에 따른 지원금액은 국토교통부장관이 기획재정부장관과 협의한 금액으로 한다.
소득증대사업	공동작업장, 공동창고, 자연생태 및 화훼마을, 주말농장 등 소득증대시설의 설치·정비와 이와 관련된 부대사업
연구·조사사업	개발제한구역에서 해제되는 지역의 계획적 개발을 유도하기 위한 지구단위계획 수립사업

* 자료 : 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 참조.

주민지원사업을 시행하고자 할 때에는 사업목적, 사업개요, 지원대상 지역 및 그 주변지역의 일반현황과 특성, 사업별 추진계획 및 필요성, 재원조달 및 투자계획, 그 밖에 사업의 추진에 필요한 사항이 포함된 주민지원 사업계획을 수립하여 시·도지사를 거쳐 해당 사업을 시행하고자 하는 연도의 직전 3월말까지 국토교통부장관에게 제출하게 되며, 국토교통부장관은 그 사업계획의 내용 및 국고 보조금 등에 관하여 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 그 결과를 시장·군수 또는 구청장에게 통보하여야 하는데, 주민지원사업에 소요되는 비용의 100분의 90의 범위에서 지원할 수 있다.

제 3 절 선행연구의 검토

1. 사회갈등시설의 정의

사회갈등시설이란 '규모에 있어서 대규모이고, 환경적으로 국민생활에 중대한 영향을 미치며, 국가적으로 중요한 의미가 있어 사회적 갈등을 초래하는 공공시설'로 정의하며 그 범위에는 원자력발전소 및 방사성 폐기물 처분시설과 같은 위험시설, 폐기물처리시설(소각장 및 매립장 포함)과 같은 환경오염시설, 공항·댐 등과 같은 사회간접시설 등을 포함시키고 있다.¹⁴⁾ 김재광(2007)의 '사회갈등시설법론'에 따르면" 이러한 사회갈등시설로 인한 갈등문제들은 법제화를 통하여 상당 부분 해소 되었지만 적지 않은 문제점이 여전히 남아 있으므로 이는 반드시 해결 하여야 할 사안이며, 사회갈등시설의 관련 법제들에 대한 지속적인 관심과 개선을 가져야 한다. 그리고 사회갈등시설에 접근하는 행정청과 주변지역 주민들의 역할과 지위에 대한 패러다임의 전환을 기초로 관련 법제들의 각종 절차 및 실제 요건들을 집중 검토하여 새로운 패러다임에 맞도록 재구성하고 협력적 행정 작용을 구체적으로 확인하고 실천해야 한다. 사회갈등시설의 설치에 따른 주민들의 갈등의 완화방안으로 첫째, 계획 절차를 통한 갈등의 완화방안, 둘째, 다단계 행정절차를 통한 갈등 완화 방안, 셋째, 환경영향평가 절차를 통한 갈등 완화 방안이 있으며, 넷째, 주민 참여 절차를 통한 갈등 완화 방안이 제시 되고 있다.¹⁵⁾ 그리고 사회갈등시설의 설치와 관련해서 시설의 유치지역이나 주변지역에 대한 주민들의 요구를 단순한 이익(사익)으로 이해해서는 안된다. 즉, 보상으로 인

14) 김재광, 사회갈등시설법론(경기: 한국학술정보(주), 2007), pp. 13-14. "다수의 국민에게 영향을 미치는 시설로서 사회간접자본시설과 같이 다수의 국민에게 유익을 끼치거나, 위험시설 또는 혐오시설과 같이 다수의 국민의 이해관계에 직접적인 영향을 미치는 시설"로 정의하였다.

15) 김재광, pp. 22-23.

한 이익은 사익(개인의 이익)이 아닌 공동체의 '객관적 사익'¹⁶⁾으로 보아야 한다는 것이다.

사회갈등시설은 직·간접적으로 전국차원의 종합계획인 「국토기본법」에 따른 국토종합계획, 「지역균형개발 및 지방중소기업육성에 관한 법률」에 따른 지역 개발계획, 「자연환경보전법」에 따른 자연환경보전계획 등과 연계된다. 따라서 사회갈등시설 주변지역에 대한 정부나 지방자치단체의 지원정책에 대한 주민 수혜를 '객관적 사익'을 통해 공공 목적을 실현한다는 측면에서 지방자치단체의 도시계획사업과 연계하여 지역발전을 위한 도시계획의 변경까지 고려해야 하는 것이다.

재정자립도에 허덕이는 대다수 지방자치단체로서는 사회갈등시설의 입지에 따른 주변지역지원 사업기금은 지역개발을 위해 절대적으로 필요한 재원이라 할 수 있다. 정부와 지방자치단체 그리고 지역주민이 엄중하고 객관적 시각을 가지고 윈(win)-윈(win)하는 방향으로 사회갈등시설에 대한 갈등문제에 접근해야 할 것이다.¹⁷⁾

2. 사회갈등시설 주변지역 지원사업에 관한 연구

손진상(2003)의 "댐 주변지역 지원의 현황과 개선방안"에서는 댐 주변지역 정비사업을 설명하고 해외의 사례를 참조하여 지원사업의 개선방안을 도출하였다. 댐 주변지역 지원사업과 댐 주변지역 정비사업 제도의 변천 과정과, 사업의 구성 항목과 집행 주체 등을 설명하고 지원사업의 방향이 도로 개설 등 공공사업에 치우친 것을 주민들이 가장 원하는 소득증대 사업으로 전환해야 한다는 점을 지적하였다. 외국의 댐 주변지역에 대한 지원사업의 현황을 살펴보고 개선방안으로 댐의 사회경제적 영

16) '객관적 사익'의 의미는 사회갈등시설 주변지역 주민들이 가지는 이익(사익)을 단순한 사익으로 보지 않고 공익을 실현하는 기본적인 원칙적인 입장에서 이익이란 뜻에서 객관적 사익으로 말하는 것이다.

17) 김재광, p.4 50

향조사와 이에 근거한 지원, 지역 활성화 대책으로 주민 생계형 사업 확대 등을 제시하였다.(손진상 2003, 강희완 2008, p.4에서 재인용).

강희완(2008)의 "합천댐 주변지역 지원사업의 문제점과 개선방안"에서는 합천댐 주변지역에 대한 설문조사를 통하여 댐 건설 및 주변지역 지원 등에 관한 법률로 1990년부터 댐 주변지역 주민을 대상으로 각종 복지사업, 소득증대사업, 육영사업 등을 시행하고 있으나 주민의 불만을 해소하는데 충분하지 못하고 있으며, 댐 주변지역의 주민들은 댐 건설로 자신들에게 피해가 더 많이 초래된 것으로 인식하고 있다고 조사되었다.

지원사업의 개선방안으로 제도적인 개선방안, 사업 시행 측면의 개선을 제시하였고, 지원사업 중 소득증대사업과 생활기반조성사업에 대해서는 평가를 통한 자치단체 간 경쟁을 유도하여 사업의 효율성을 제고하고자 했으며, 지원 기금의 출연율은 매년 증가되고 있으며 현 체제에서 동결 또는 부과율 하향 조정을 제시하였다.

사업의 시행측면의 개선방안으로는 별도의 회계로 관리하여야 하는 지원기금의 일반예산과의 구분을 제시했다. 도로, 구거 등과 같은 생활기반시설에 대해서는 정부나 지방자치단체의 일반회계 예산으로 책정하고 소득증대 복리증진사업에 대해서만 별도 회계로 구분하여 지원사업이 지자체사업과 혼동되었기에 주변지역 주민들은 실제혜택을 받았는지 여부에 대한 체감을 스스로 할 수 없는 것으로 나타났다. 이로 인해 지원사업 유형에 따라 회계의 분리를 제시하였다.

사업 시행 측면에서 지원사업들을 소규모, 당년도 사업이 아닌 장기사업으로 추진하여 거시적측면의 지역발전을 위한 지원사업으로의 전환이 필요함은 설문조사 자료를 바탕으로 제시했다. 주민의 만족도를 높이기 위해서는 지원사업의 계획수립시 주민의 의견을 반영할 수 있는 절차가 필요하며, 그 절차에는 마을별 공청회를 개최하거나 사회복지사를 활용, 위원회의 구성 등을 제시하였다.

3. 항공기 소음 피해대책에 관한 선행연구

항공기 소음 피해 및 그로 인하여 발생한 갈등 해소와 관련하여 대상과 접근 방법에 따라 다양하게 다루어지고 있다.

먼저 항공기 소음의 피해 영향에 대한 연구를 들 수 있다. 이는 항공기 소음이 신체적, 정서적 피해에 미친 영향을 분석한 연구(이우철, 2007; 조선미, 2000; 한상환, 1996; 주영수, 권영준, 2004; 이경중 외, 1999)와 재산권 피해에 미친 영향을 분석한 연구(장재희, 2004; 최인호, 1995; 장대익, 2004; 길환희, 2002)가 있다.

이우철은 만성 항공기 소음 노출과 아동의 정서·행동 및 읽기·어휘 능력, 조선미는 항공기 소음이 아동의 인지기능 및 생리적 반응에 미치는 영향, 한상환은 항공기소음이 청력, 혈압, 스트레스 및 주관적 인지도에 미치는 영향, 주영수, 권영준은 미군기지 인근 지역주민의 건강피해 실태, 이경중 외는 항공기 소음이 지역 주민들에게 미치는 건강영향 등 항공기 소음이 신체적 정서적 피해에 미치는 영향 측면에서 연구하였고, 장재희는 항공기 소음과 부동산 가치 변화간의 상관관계에 관한 연구 : 시드니 킹스포드 공항을 중심으로, 최인호는 항공기소음이 부동산가격에 미치는 영향에 관한 연구, 장대익은 항공기 소음이 아파트가격에 미치는 영향에 관한 연구 : 대구공항을 중심으로, 길환희는 항공기 소음이 아파트가격에 미치는 영향에 관한 연구 : 헤도닉 가격모형을 이용하여 등 항공기 소음이 재산권 피해에 미치는 영향 측면에서 연구하였다.

둘째, 항공기 소음 피해 민원 관련 연구들이 있다. 이는 제도적 법적 차원의 소음 피해 민원 해결을 위한 연구(이창훈, 2006; 전승준, 2005; 김세영 1000; 민경선 외, 2000 등)와 사법적 차원에서 피해 구제 관련 연구

(권태율, 2003; 오석균, 2002; 김도욱, 2002; 정학진, 2002; 박생기, 2001; 유영집, 2007)가 있다.

이창훈 경우는 군용항공기 소음피해 민원에 대한 대책 연구, 전승준은 대구공항 주변의 항공기 소음피해 현황과 대책에 관한 연구, 김세영은 군용항공기 소음 관련 민원에 대한 정책연구, 민경선 외는 항공기 소음 피해에 관한 연구 : 대구 공항을 중심으로 등 항공기 소음 피해에 관한 연구 대구공항을 중심으로 등 항공기 소음 피해 민원을 제도적 법적 차원의 민원해결 측면에서 연구하였고, 권태율 경우는 항공기소음피해에 대한 사법적 구제에 관한 연구, 오석균은 환경오염 피해구제의 사법적 법리 : 항공기 소음피해를 중심으로, 김도욱은 군용항공기 소음 피해에 대한 권리구제 방안에 관한 연구, 정학진은 항공기 소음피해 구제에 관한 법적 문제점, 박생기는 항공기 소음피해 방지제도에 관한 법적 고찰, 유영집은 항공기 소음으로 인한 주민피해 예방 및 구제방안에 관한 연구 : 군용항공기를 중심으로 등 항공기 소음피해를 사법적 차원의 피해 구제 측면에서 연구하였다.

셋째, 항공기 소음이 주민의 환경권 관련 연구들(이강식, 이원식, 2002; 김경모, 1998; 김양보, 2005; 이기영, 1997)이 있다.

이강식, 이원식 경우는 한국의 공항 환경규제 대응방안에 관한 연구, 김경모는 항공기 소음이 학교 수업환경에 미치는 영향평가에 관한 실험적 연구, 김양보는 환경정의에 관한 연구 : 제주국제공항 주변 지역의 사례, 이기영은 항공기의 운항과 환경문제 : 항공기 운항에 따른 소음 문제와 저감 방법 등 항공기 소음피해 관련 환경권 문제해결 측면에서 연구하였다.

이상의 선행 연구를 요약하면 다음의 [표 2-13]과 같다

[표 2-13] 선행 연구의 요약 정리

분야별 주제	연구자	분석내용 및 단위
신체적 · 정신적 피해에 미치는 영향	이우철	소음노출과 아동의 정서·행동 및 읽기·어휘능력 관계
	조선미	소음이 아동의 인지 기능 및 생리적 반응
	한상환	소음이 청력, 혈압, 스트레스 및 주관적 인지도에 미치는 영향
	주영수, 권영준	미군기지 인근 지역주민의 건강피해 실태
	이경중 외	소음이 지역 주민들에게 미치는 건강 영향
재산권 피해에 미치는 영향	장재희	소음과 부동산 가치 변화간의 상관 관계
	최인호	소음이 부동산 가격에 미치는 영향 관계
	장대익	소음이 아파트 가격에 미치는 영향 관계(대구 공항 중심으로)
	길환희	소음이 아파트 가격에 미치는 영향 관계(혜도닉 가격 모형을 이용하여)
소음 피해 민원 관련 연구	이창훈	군용 항공기 소음피해 민원에 대한 대책
	전승준	대구 공항 주변의 항공기 소음피해 현황과 대책
	김세영	군용 항공기 소음 관련 민원에 대한 정책
	민경선외	항공기 소음피해에 관한 연구(대구 공항 중심으로)
사법적 차원의 소음 피해 구제	권태율	소음피해에 대한 사법적 구제
	오석균	환경오염 피해구제의 사법적 법리(항공기 소음피해 중심으로)
	김도욱	소음피해에 대한 권리 구제 방안
	정학진	항공기 소음피해 구제에 관한 법적 문제점
	박생기	항공기 소음피해 방지 제도에 관한 법적 고찰
	유영집	항공기 소음으로 인한 주민피해 예방 및 구제방안(군용 항공기를 중심으로)
소음과 주민의 환경권 관계	이강석, 이원식	한국의 공항 환경 규제 대응방안
	김경모	소음이 학교 수업환경에 미치는 영향 평가
	김양보	환경정의에 관한 연구(제주국제공항 주변 지역의 사례
	이기영	항공기의 운항과 환경문제(항공기 운항에 따른 소음문제와 저감방법)

이상에서와 같이 항공기 소음 피해에 대한 선행연구는 민간항공기와 군항공기의 소음 피해의 대상을 지역 주민과 관련 종사자를 대상으로 하고 특히 지역 주민을 대상으로 한 경우 선행 연구들은 소음 피해 현황 분석이나 소음 관련 제도 및 법률적 차원에서 그리고 환경권 차원에서 그 해결 방안을 다루어지고 있다.

그러나 선행 연구에서는 소음지역의 주민지원사업에 대한 실효성에 관한 연구는 미흡한 실정이다. 소음대책지역에 대하여 소음대책지역 지원법 제7조에 따라 5년마다 수립하여야 할 국토교통부 제2차 (2016~2020) 공항 소음방지 및 주민지원 중기계획에 대비하여 주민지원사업의 검토가 필요한 시점이 되었다.

따라서 법제화 되어 있는 소음대책지역 지원법에 대해 각종 절차 및 실제 요건들을 집중 검토하여 현실에 맞도록 재구성하여야 하며, 그로 인해 주민 간 갈등 요인을 완화하기 위한 구조적 실효성 방안을 모색할 필요가 있다.

제 4 절 연구분석의 틀

본 연구에서는 김포공항에서 1995년부터 주민지원사업을 시행하면서 나타난 문제점을 살펴보고 그에 맞는 해결 방안을 모색하여 공항 주민지원사업의 실효성 확보방안을 마련하고자 한다.

이를 위해서 연구목적과 연구범위 및 방법 등에서 거론된 내용을 통하여 [그림 2-2]와 같이 연구의 분석틀을 구성해 보았다. 본 연구의 전체적인 흐름은 공항 주민지원사업의 문제점을 파악한 다음 지원사업에 대한 신뢰성을 확보할 수 있는 방안을 찾아보고자 하였다.

이를 위하여 김포공항 소음대책지역 주민을 대상으로 설문조사를 실시하여 나타난 결과를 토대로 공항 주민지원사업의 실효성 확보방안을 제시하고자 하였다.

[그림 2-2] 연구분석의 틀



제 3 장 항공기 소음 관련 제도

제 1 절 항공기 소음 관련 제도의 변천과정

우리나라의 소음 관련 법령과 주요 정책은 1987년 심야시간(23:00~06:00)대에 항공기에 대한 정비와 운항을 규제하는 것에서부터 출발하였다. 이러한 조치는 민간항공기에 한하여 적용되며, 1988년 1월 DC-8과 B707과 같은 고소음 항공기 운항규제, 1993년 7월 1일 ‘항공법’ 및 ‘항공법시행령’, ‘항공법시행규칙’의 시행으로 그 법적 기반을 마련하였다. 1989년에는 환경부 주관으로 김포공항에 항공기자동소음측정망 설치 및 가동, 1990년에는 환경부 주관으로 제주공항에 항공기 자동소음 측정망 설치 및 가동, 1991년에는 환경부 주관으로 김해공항에 항공기 자동소음 측정망 설치 및 가동이 시행되었고, 18)이후 환경부 주관의 자동소음 측정망 구성과 소음피해 지역 지정 고시 등의 정책이 시행되었으나 민·군 공동사용 공항이 대다수를 이루고 있는 국내 공항의 특수성에도 불구하고 군용항공기에 의한 소음에 대한 피해 보상 규제는 예외적으로 인정되어 왔었다. 이러한 항공법의 규정에 근거하여 1993년 6월 최초로 김포공항 주변지역에 항공기소음 피해지역 및 소음피해 예상지역이 지정, 고시되었다. 이어서 1993.7.1. 제주공항과 1994.9.1. 김해공항에도 항공기소음 피해지역과 피해예상지역이 지정되었다. 1994년 4월에는 당시 환경처가 항공기동규제법시행령에 소음방지의 적용대상을 국제공항으로 규정하였다. 이어서 1995년 7월 14일에는 항공법시행규칙 제272조에 소음대책사업의 범위를 확대하는 조치가 이루어졌다. 그와 함께 1995년 10월 2일에는 이른바 김포국제공항 소음대책위원회가 구성되었으며, 1998년 9월 18일에는 항공기소음의 피해예상지역인 3종 구역을 “가”지구와 “나”지구로

18) 이준호, 항공기소음에 대한 규제와 손해배상청구, 경희대 석사논문, 31면.

재분류하기 위하여 항공법시행규칙에 대한 개정이 이루어졌다.¹⁹⁾ 사실 군용항공기에 의한 소음 피해 관련법 제정의 필요성은 일찍부터 대두되었으나, 분단국이라는 현실과 제한된 국방비 운영에 따른 경제적인 이유와 전문기관에 의한 적극적인 추진이 미흡하여 현재에 이르고 있다.³⁹⁾ 2010.3.22.에는 법률 제10161호로 소음대책지역 지원법이 제정되어 현재 시행되고 있다.

우리나라의 항공기소음관련법은 소음·진동관리법, 항공법, 소음대책지역 지원법 등이 있다.

제 2 절 우리나라의 항공기소음 관련 법령

1. 소음·진동관리법

소음·진동규제법은 1990. 8. 1. 법률 제4529호로 제정되었고, 2009. 6. 9 법률 제9770호로 소음·진동관리법으로 명칭이 변경되었다.

이 법에서 환경부장관은 항공기 소음이 대통령령으로 정하는 항공기 소음의 한도를 초과하여 공항 주변의 생활환경이 매우 손상된다고 인정하면 관계 기관의 장에게 방음시설의 설치나 그 밖에 항공기 소음의 방지에 필요한 조치를 요청할 수 있다.(동법 제39조) 동법 시행령에서는 항공기 소음의 한도는 공항 인근지역은 항공기소음영향도(WECPNL) 90으로 하고, 그 밖의 지역은 75로 하고(동법 시행령 제9조 제1항), 제1항에 따른 공항 인근 지역과 그 밖의 지역의 구분은 환경부령²⁰⁾으로 정하

19) 김학선, 군용항공기 소음피해 구제에 관한 공법적 고찰, 경희대 박사논문, 24-25면.

20) 소음·진동관리법 시행규칙 제49조(공항주변의 지역 구분)

영 제9조 제2항에 따른 공항 인근지역과 그 밖의 지역의 구분은 다음 각 호와 같다.

1. 공항 인근지역 : 「항공법 시행규칙」 제271조(삭제됨)에 따른 소음피해지역

고(동법 시행령 제9조 제2항), 동법 제39조제2항에 따른 공항은 소음대책지역 지원법 제2조 제4호에 따른 공항으로 한다.(동법 시행령 제9조 제3항)

소음대책지역 지원법 제2조 제4호는 “공항”이란 항공법 제2조 제7호에 따른 공항과 공항개발사업시행자가 새로이 건설하는 공항을 말한다. 다만, 군사기지 및 군사시설 보호법 제2조 제4호 가목부터 다목까지의 규정에 따른 항공작전기지를 겸하는 공항은 제외하되, 부산광역시 강서구에 있는 공항은 포함한다.

따라서 민군공용공항(김해공항은 제외) 및 군용비행장은 소음진동관리법, 항공법, 소음대책지역 지원법의 적용범위에 포함되지 않는다.

2. 항공법

항공법 제2조의3은 군용항공기와 이에 관련된 항공업무에 종사하는 사람에 대하여는 동법을 적용하지 아니한다고 한다.

국토교통부령으로 정하는 항공기의 소유자등은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 감항증명을 받은 경우와 수리·개조 등으로 항공기의 소음치(騒音値)가 변동된 경우에는 그 항공기에 대하여 소음기준적합증명을 받아야 한다.(항공법 제16조)

소음대책지역 지원법에 따른 소음대책지역의 공항에서 이륙·착륙하는 항공기는 항공기 소음을 줄이기 위하여 국토교통부장관이 정하여 고시하는 운항절차(이하 “저소음운항절차”라 한다)에 따라 운항하여야 한다.(항공법 제108조의2)

2. 그 밖의 지역 : 「항공법 시행규칙」 제271조(삭제됨)에 따른 소음피해예상지역

3. 소음대책지역 지원법

이 법은 공항소음을 방지하고 소음대책지역의 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 효율적으로 추진함으로써 주민의 복지증진과 쾌적한 생활환경을 보장하고, 항공교통활성화에 이바지함을 목적으로 하여 2010. 3. 22. 법률 제10161호로 제정되었다.

이 법률의 시행에 따라 소음피해가 상대적으로 적은 민간공항의 경우는 피해구제가 가능한 반면, 군용비행장 등에서 발생하는 소음의 경우 이에 따른 피해보상의 근거가 없고, 주변지역 주민들의 사생활과 재산권 침해가 심화되고 있어 이에 대한 보상과 지원 대책이 절실한 상황이다.

1) 소음대책지역의 지정·고시 등

국토교통부장관은 장래의 항공수요를 감안한 예상 소음영향도를 기준으로 공항주변의 소음대책지역을 대통령령으로 정하는 바에 따라 제1종 구역, 제2종 구역 및 제3종구역으로 지정·고시하여야 한다. (소음대책지역 지원법 제5조)

제1종 구역: 소음영향도(WECPNL) 95 이상, 제2종 구역: 소음영향도(WECPNL) 90 이상 95 미만, 제3종 구역: 소음영향도(WECPNL) 75 이상 90 미만이며, 다만, 제3종 구역의 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 지구별로 세분할 수 있다.(소음대책지역 지원법 시행령 제2조)

2) 소음대책지역에서의 시설물의 설치 제한 등

특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사·시장·군수·구청장은 공항소음 피해 확산을 방지하기 위하여 소음대책지역에서의 설치 및 용도를 제한하여야 한다. 다만, 방음시설 설치 등 일정한 조건을 붙여 시설물의 설치를 허용할 수 있다.(소음대책지역 지원법 제6조)

시설물 설치제한과 관련하여서는 동 법률 제6조 제4항, 동 법률 시행규칙 제4조 및 시행규칙 [별표1]을 보면 제1종 구역은 주거용 시설, 교육

및 의료시설, 공공시설은 신축 및 증축·개축이 금지되고, 그 밖의 공장, 창고 및 운송시설은 공항운영에 관련된 시설물 설치의 허가가 가능하며, 제2종 구역은 주거용 시설, 교육 및 의료시설, 공공시설은 신축 금지, 방음시설 시공조건으로 증축·개축 허가가 가능하며, 제3종 구역은 주거용 시설, 교육 및 의료시설, 공공시설은 방음시설 시공조건으로 신축 및 증축·개축 허가가 가능하며, 그 밖의 공장, 창고 및 운송시설은 제2종 및 제3종 구역에서는 항공기 소음과 무관한 시설물의 신축 및 증축·개축 허가가 가능한 것으로 규정하고 있다. 시설물 용도제한과 관련하여서는 제1종 구역에서는 완충 녹지지역(이륙·착륙 안전지대) 및 공항운영에 관련된 시설만이 설치가 가능하고, 제2종 구역에서는 전용공업지역, 일반공업지역, 자연녹지지역이 설치가 가능하고, 제3종구역에서는 준공업지역, 상업지역이 설치가 가능한 것으로 규정하고 있다.

[표 3-1] 소음대책지역의 구역별 건축물 설치 제한

구역		소음영향도 (WECPNL)	소음대책사업	건축제한
제1종구역		95이상	· 이전보상 · 토지매수 청구권	· 신축, 증·개축 금지
제2종구역		90~95미만	· 주택·학교 방음시설 · 주택·학교냉방시설 · TV수신료지원	· 신축금지 · 방음시설 조건으로 증·개축 허가
제3종 구역	“가”지구	85~90미만	· 학교 및 기초생활수 급권자 전기료 지원 · 주민지원사업	· 방음시설 조건으로 신축, 증·개축 허가
	“나”지구	80~85미만		
	“다”지구	75~80미만		

3) 공항소음 방지 및 주민지원에 관한 중기계획의 수립

국토교통부장관은 소음대책지역에 대하여 5년마다 공항소음 방지 및 주민지원에 관한 중기계획을 수립하여야 한다.(소음대책지역 지원법 제7조)

이에 따라 국토교통부는 2010. 12. 24일, 6개 공항(김포, 김해, 제주, 여수, 울산, 인천공항) 주변의 소음영향도 75웨클(WECPNL)인 소음대책 지역에 총사업비 2,700여억원을 투입하여 2015년까지 주택 및 학교에 대한 방음시설 설치를 완료하고, TV 수신료 지원 등 주민복지사업을 강화하는 제1차 공항소음방지 및 주민지원 중기계획('11~'15)을 수립 시행한다고 밝혔다.

이 계획은 새롭게 제정된 「소음대책지역 지원법」('10.9.23시행)에 의거 수립한 것으로서 주요내용을 살펴보면 다음과 같다.

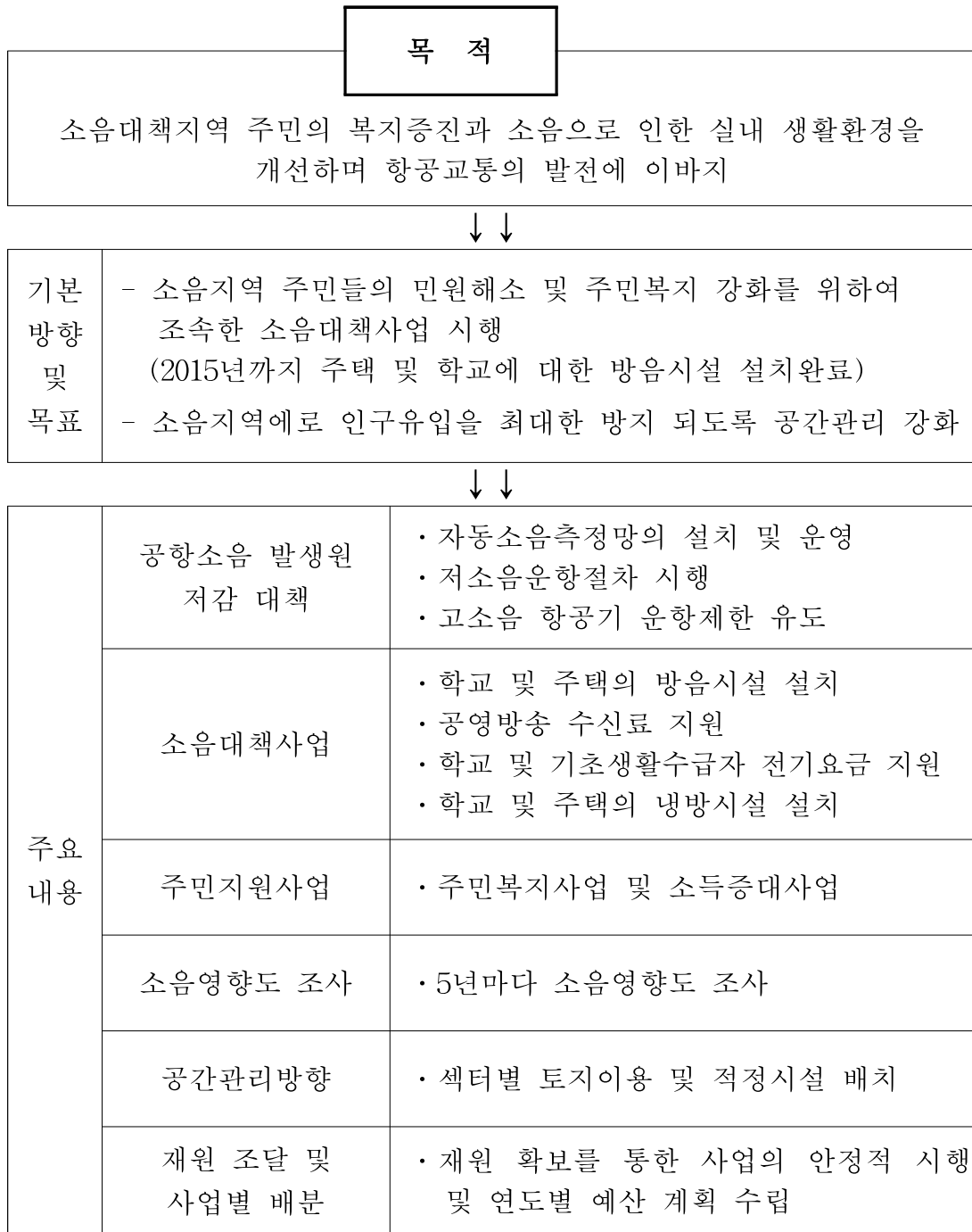
공항주변 소음지역의 생활환경을 개선하기 위하여 1994년부터 소음지역에 설치하여 왔던 주택방음, 학교방음 및 냉방시설 설치사업 중 그동안 재원 부족으로 사업이 시행되지 못한 주택방음시설(23,000여호)과 학교방음 및 냉방시설 설치사업(9개교)이 2015년까지 완료된다.

또, TV수신료(36,000세대)와 학교 및 기초생활보호자(1,621세대)에 대해 하절기 3개월간 냉방시설 전기료를 매년 지원하며, 소음대책지역 지원법 제정과 함께 추가된 주택냉방시설 설치사업도 연차적으로 시행되며, 주민들의 복지를 향상시키기 위하여 사회복지시설, 체육시설, 교육문화시설 등 주민복지시설과 공동영농시설 설치 등에 향후 5년간 약 500억원이 지원된다.

또, 소음대책지역에 대해 5년마다 소음영향도를 조사하여 소음대책지역 지정의 타당성을 검토하도록 하고, 소음대책지역의 확산을 방지하기 위하여 도시기본계획 수립시에 반영할 소음대책지역 공간관리방향을 제시했다.

이 사업에 필요한 재원은 항공사로부터 징수하는 소음부담금과 시설관리자인 공항공사의 착륙료 수입 중 일부 및 국고지원금으로 충당된다.

[그림 3-1] 소음대책 중기계획의 기본방향²¹⁾



21) 국토교통부 『제1차(2011~2015) 공항 소음방지 및 주민지원 중기계획』 참조

4) 공항소음대책사업의 계획수립 등

시설관리자 또는 사업시행자는 중기계획에 따라 방음시설 및 냉방시설 설치사업, 공영방송 수신료 지원사업(시설관리자에 한한다), 자동소음측정망 설치사업, 소음영향도 조사사업, 이전보상 및 토지매수를 포함하는 연차별 공항소음대책사업계획을 수립·시행하여야 한다.(소음대책지역 지원법 제8조)

5) 소음저감운행 의무 등

소음대책지역의 공항에서 이륙하거나 착륙하는 항공기는 「항공법」 제108조의2에 따른 저소음운행절차(이하 “저소음운행절차”라 한다)에 따라 운항하여야 한다.(소음대책지역 지원법 제9조)

6) 자동소음측정망의 설치

시설관리자 또는 사업시행자는 항공기가 측정지점별 소음기준을 준수하는지 감시하고 공항소음대책 등에 활용하기 위하여 소음대책지역의 소음 실태를 조사할 수 있는 자동소음측정망을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 설치하여야 한다.(소음대책지역 지원법 제10조)

7) 이전보상

소음대책지역의 지정·고시 당시 제5조 제1항에 따른 제1종 구역에 있던 건축물이나 토지의 소유자가 해당 건축물이나 토지의 정착물을 철거하거나 제2종 구역 밖의 지역으로 이전할 때에는 철거 또는 이전에 따른 손실보상을 시설관리자 또는 사업시행자에게 청구할 수 있다.(소음대책지역 지원법 제11조)

8) 토지매수의 청구

소음대책지역 지원법 제5조 제1항에 따른 제1종 구역에 있는 토지(이하 “매수대상토지”라 한다)의 소유자는 시설관리자 또는 사업시행자에게 해당 토지의 매수를 청구할 수 있고, 시설관리자 또는 사업시행자는 제1

항에 따라 매수청구를 받은 토지를 매수하여야 한다.(소음대책지역 지원법 제12조)

9) 소음부담금의 징수

「항공법」 제3조에 따른 소유자 등을 말한다. 이하 같다)에게 제16조에 따른 항공기 소음등급에 따라 「항공법」 제86조에 따른 사용료 중 착륙료(부가가치세는 제외한다)의 100분의 30을 넘지 아니하는 범위에서 부담금(이하 “소음부담금”이라 한다)을 부과·징수할 수 있다.(소음대책지역 지원법 제17조)

10) 지원사업계획의 수립 등

시설관리자 또는 사업시행자는 중기계획의 범위에서 연차별 주민지원사업계획(이하 “지원사업계획”이라 한다)을 수립하여야 하고, 소음대책지역 밖의 지역으로서 대통령령²²⁾으로 정하는 일정 범위의 지역(이하 “소음대책 인근지역”이라 한다)을 지원사업계획에 포함하여야 한다. 국토교통부장관은 법 제5조제1항에 따라 소음대책지역을 지정·고시할 때 시장·군수·구청장과 협의하여 소음대책 인근지역을 포함하여 지정·고시할 수 있다.

시설관리자 또는 사업시행자가 지원사업계획을 수립하려는 때에는 주민지원사업의 종류, 규모 및 사업별 시행주체 등에 대하여 해당 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다.

주민지원사업은 해당 시장·군수·구청장이 시행한다. 다만, 제4항의 협의에 따라 사업별 시행주체를 달리 정한 경우에는 그에 따를 수 있다.(소음대책지역 지원법 제18조)

11) 주민지원사업의 종류 등

22) 제11조(주민지원사업계획의 수립)

② 법 제18조 제2항에서 “대통령령으로 정하는 일정 범위의 지역”이란 소음영향도(WECPNL) 70이상 75 미만의 지역을 말한다

주민지원사업의 종류는 주민복지사업[공동이용시설(도서관, 체육공원 등) 설치, 교육문화사업 등 지역주민의 복지향상을 위한 사업으로 대통령령으로 정하는 사업], 소득증대사업(공동작업장 및 공동영농시설의 설치 등 소득증대에 기여할 수 있는 사업으로 대통령령으로 정하는 사업)을 말한다.(소음대책지역 지원법 제19조)

동법 시행령 제12조 [별표1]에 의하면 주민복지사업의 사업종류와 지원내용은 사회복지 시설 설치 사업(노인복지회관, 마을회관, 양로시설, 경로당, 아동상담소, 아동복지관, 보육시설, 장애인복지시설의 설치), 체육시설 설치사업(체육공원 등 체육 관련 시설, 어린이 놀이터의 설치), 교육·문화시설 설치사업(도서관 및 교육·문화 관련 시설의 설치), 그 밖의 사업(국토교통부장관이 주민의 복지 증진을 위하여 필요하다고 인정하는 사업: 홍보사업을 포함)을, 소득증대사업의 사업종류와 지원내용은 공동작업장 설치사업(공동이용을 위한 소규모 공용 창고, 구판장의 설치), 공동영농시설 설치사업(농로, 농업용수로, 농업용 양수장, 농작물 재배시설의 설치), 그 밖의 사업(국토교통부장관이 주민의 소득 증대를 위하여 필요하다고 인정하는 사업)을 규정하고 있다.

현재는 위와 같은 시설의 설치비만이 지원가능하나, 이에 더하여 유지·관리비까지 지원하는 내용의 「소음대책지역 지원법」 개정안이 2011. 4. 13. 발의하기도 하였다.²³⁾

12) 소음피해지역권 개발구역의 지정

국토교통부장관, 시도지사 또는 특별자치도지사는 소음대책지역으로 지정고시된 지역에 대하여 체계적인 개발이 필요하다고 인정하는 경우에는 소음피해지역권 개발구역을 지정할 수 있다.(소음대책지역 지원법 제20조)

23) 제주일보 2011. 4. 14.

13) 공항소음대책위원회의 설치

시설관리자 또는 사업시행자는 공항소음대책사업 및 주민지원사업의 추진계획에 관한 사항, 공항소음대책사업과 주민지원사업의 시행방법 및 우선순위에 관한 사항, 그 밖에 공항소음대책사업 및 주민지원사업의 시행에 필요한 사항에 관한 주민 및 전문가 등의 의견을 듣기 위하여 소음대책지역으로 지정·고시된 공항별로 공항소음대책위원회를 둔다.(소음대책지역 지원법 제22조)

14) 각종 부담금의 면제

제18조에 따라 주민지원사업으로 설치되는 공용·공공용 시설 등 대통령령으로 정하는 시설에 대하여는 개발이익환수에 관한 법률 제5조에 따른 개발부담금, 농지법 제38조에 따른 농지보전부담금, 초지법 제23조에 따른 대체초지조성비, 공유수면관리법에 따른 공유수면 점용료 또는 사용료를 면제한다.

15) 세제 지원

지방자치단체의 장은 소음대책지역의 주민에 대하여 「지방세법」이나 그 밖의 관계법률에서 정하는 바에 따라 재산세·취득세 및 등록세를 감면할 수 있다.(소음대책지역 지원법 제26조)

이에 대하여는 공항 주변 소음대책지역 주민에 대하여 관계 법률에 따라 재산세·취득세 및 등록세를 감면할 수 있도록 규정하고 있으나, 이는 재산이나 경제적 여건이 양호한 주민에게는 실효성이 있으나 생활여건이 어려운 소음대책지역 주민에게는 실질적인 지원방안이 되지 못하므로 일회적 성격이 강한 재산세·취득세·등록세 감면과는 별도로 일상적으로 부과되는 공공요금 등을 감면할 수 있게 함으로써 소음대책지역 주민에게 실질적인 경제적 지원방안을 마련하여야 한다는 주장이 있었고, 이에 따라 2010.9.29 소음대책지역 지원법 일부 개정 법률안이 발의되기도 하였다.

제 4 장 김포공항 주민지원사업의 현황

제 1 절 김포공항 소음대책지역 현황 분석

1. 김포공항 일반 현황

김포공항은 서울시 강서구 하늘길 100(공항동에 위치해 있다. 1939년 일본군이 경기도 김포군 양서면 방화리에 활주로를 처음 건설한 당시 김포국제공항의 시초가 되었다. 이후 미 공군의 활주로 사용으로 민간 항공기 운항이 허용되었고 1954년부터는 우리나라에서도 그 일부를 사용할 수 있게 되었다. 1958년에 대통령령으로 김포국제공항으로 지정되었으며 1971년부터 본격적인 공항의 면모를 갖추게 되었다. 현재는 공항의 기능뿐 아니라 ‘스카이 시티(Sky City)’라는 복합문화, 레저, 쇼핑공간을 제공하고 있다.

총 부지면적이 8,635,937m²에 달하는 김포국제공항은 3,600×45m, 3,200×60m의 활주로를 갖추고 있으며 이는 항공기가 연간 226,000회 이륙 또는 착륙 할 수 있는 규모이다. 2010년 한 해 동안 118,514회(52.4%)의 이용 실적을 보였다. 계류장은 73대의 항공기의 수용이 가능하며 여객터미널은 연간 국내선 3,145만명, 국제선은 430만명을 처리할 수 있는 시설을 갖추고 있다.

그러나 2011년 국토교통부에서 발표한 자료에 따르면, 김포국제공항으로의 국제노선 취항지 확대 및 운항 횟수 증가 등으로 향후 2020년까지는 활주로 이용 횟수의 경우 연간 1,327,000회로 증가할 것으로 예측하고 있다²⁴⁾. 또한 여객터미널의 이용률도 높아질 것으로 보고 있는데, 특히 국제선 여객은 현재 시설수용능력 이상의 수요가 생길 것이라고 예상된다.

24) 국토교통부 고시 제2010-1101호 : 제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015)

[표 4-1] 김포공항 주요 시설 현황

구 분		시 설 규 모	수 용 능 력	'10년 실적(이용률)
활 주 로		3,600×45m 3,200×60m	22.6만회/년	11.8만회/년(52%)
계 류 장		1,215,487m ²	73대	-
여객 터미널	국내	77,776m ²	3,145만명/년	1,458만명/년(46%)
	국제	49,698m ²	398만명/년	311만명/년(78%)
화물 터미널	국내	30,363m ²	60.7만톤/년	12.6만톤/년(21%)
	국제	96,018m ²	82.6만톤/년	1.8만톤/년 (2%)
주 차 장		335,493m ²	9,452대	-

[표 4-2] 김포공항 시설 소요 분석

구 분		소요량(2020년)	수용능력(2020년)	과 부 족
활 주 로		132.7천회/년	226천회/년	93.3천회/년
계 류 장		349,580m ² (26대)	1,199,267m ² (73대)	849,687m ² (47대)
여객 터미널	국내	42,141m ²	77,776m ²	35,635m ²
	국제	57,909m ²	53,090m ² ¹⁾	-4,819m ²
화물 터미널	국내	9,120m ²	30,363m ²	21,243m ²
	국제	3,651m ²	96,018m ²	92,367m ²

주 1) 2011년 현 국제선 개량 완료를 가정한 면적임

2. 김포공항 운영 현황

김포공항은 우리나라의 대표적인 국제공항으로 사용되었으나, 지속적으로 증가하는 출입국 수요에도 불구하고 공항 주변 거주지로 인해 더 이상 확장이 불가능한 상황에 이르렀다. 이를 해결하기 위해 용유도와 영종도에 건설된 인천국제공항이 2001년 3월 29일 개항됨에 따라 김포공항은 국내선 전용공항, 인천공항은 국제선 전용공항으로 역할이 분담되어 운영되었다. 이는 국가기간 시설의 김포공항의 비효율적 운영에 따른 국가적 낭비라는 지적이 있었다. 이에 2003년, 도쿄 하네다 국제공항으로의 국제선 축항을 시작으로, 2007년에는 중국 상하이 홍차오 국제공항, 2008년에는 일본 오사카 간사이국제공항으로 취항하는 등 국제선 취항이 확대되어 6개 노선에 60편 운항하고 있다.

[표 4-3] 김포공항 운항노선

구 분	하네다	홍차오	오사카	나고야	북경	송산
1일 운항편	24편	8편	24편	2편	8편	4편
신규 취항 · 증편 현황	'03.11.30:8편 '05. 8. 1:8편 '10.10.31:8편	'07.10.28	'08.12. 1:4편 '09. 1.10:2편 '09. 5. 1:2편 '09.10.27:8편 '10. 3.29:2편 ^{감축}	'10.3.29	'11.7.1	'12.4.30

한국항공진흥협회에서 발표한 자료에 따르면 김포공항을 이용한 여객은 전체적으로 매년 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있다. 그러나 국내선 이용 여객은 2000년 이후 7년간 꾸준히 감소하는 경향을 보였으나 2008년과

2009년에는 전년대비 이용객 수가 1.28%, 4.71% 증가하였고 2010년에 이르러서는 11.89%까지 큰 폭으로 증가하였다. 국제선에서는 인천국제공항 개항의 영향으로 2001년에는 전년도 이용객의 75.99%가 감소하였고 이듬해에는 99.77%까지 감소하는 경향을 보였으나 2003년을 기점으로 꾸준히 이용객이 증가한 여객처리 실적을 기록하고 있다.

[표 4-4] 김포공항 여객처리실적

구분		여객(명)		
		도착	출발	계
국내선	2008년	6,167,113	6,128,133	12,295,246
	2009년	6,457,973	6,416,119	12,874,092
	2010년	7,221,229	7,183,797	14,405,026
	2011년	7,427,369	7,407,706	14,835,075
	2012년	7,679,439	7,655,208	15,334,647
국제선	2008년	991,636	977,811	1,969,447
	2009년	1,257,888	1,237,964	2,495,852
	2010년	1,582,935	1,577,940	3,160,875
	2011년	1,836,710	1,842,142	3,678,852
	2012년	2,044,612	2,049,965	4,094,577
국내선 + 국제선	2008년	7,158,749	7,105,944	14,264,693
	2009년	7,715,861	7,654,083	15,369,944
	2010년	8,804,164	8,761,737	17,565,901
	2011년	9,264,079	9,249,848	18,513,927
	2012년	9,724,051	9,705,173	19,429,224

[표 4-5]에서는 김포공항에서 이륙 또는 착륙한 여객기의 총 운항 횟수를 확인할 수 있다. 운항 횟수에 관해서는 국내선과 국제선을 포함하여 전체적으로 매년 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있음을 알 수 있다.

[표 4-5] 김포공항 운항처리실적

구분		운항(회)		
		도착	출발	계
국내선	2008년	49,585	49,515	99,100
	2009년	52,030	52,019	104,049
	2010년	51,672	51,707	103,379
	2011년	53,615	53,701	107,316
	2012년	54,365	54,450	108,815
국제선	2008년	4,464	4,451	8,915
	2009년	5,929	5,917	11,846
	2010년	7,604	7,531	15,135
	2011년	9,407	9,392	18,799
	2012년	10,741	10,713	21,454
국내선 + 국제선	2008년	54,049	53,966	108,015
	2009년	57,959	57,936	115,895
	2010년	59,276	59,238	118,514
	2011년	63,022	63,093	126,115
	2012년	65,106	65,163	130,269

3. 김포공항 소음대책지역의 현황

김포공항은 1993년도에 소음대책지역으로 지정·고시된 이후 2001년도에 인천국제공항으로 국제선이 이전되고 KTX 운항으로 김포공항의 운항횟수가 대폭 축소되었고, 항공기 기술개발에 따른 고소음항공기(DC8, B707 등) 퇴출과 주거지역을 회피 비행하는 저소음운항절차 시행으로 김포공항 소음도가 기존고시보다 약 10웨클(WECPNL) 정도 낮게 나타났으며, 2005년도에 변경고시를 추진하였으나 제외지역에 대한 소음대책이 수립되지 않아 이를 유보 하였다.

그 후 김포공항에 대한 소음영향도 조사는 2008년에 한국공항공사에서 소음측정 전문용역기관에 의뢰하여, 지자체와의 협의를 통하여 측정장소(50개)를 선정하고 주민입회하에 환경부의 소음·진동환경오염 공정시험기준에 따라 작성하여, 1개월 이상 주민공람 절차와 해당지역에서의 주민설명회, 관계지자체장 및 주민대표와의 대책회의 개최 등 변경고시 추진절차를 이행하여 결정된 것을 서울지방항공청에서 변경고시하였다.

김포공항은 변경고시에 따라 소음대책지역 면적이 4.4km² 축소되고, 대상가옥이 19,775가옥 감소되었다.

[표 4-6] 김포공항 소음대책지역 면적 및 가옥 현황

구 분		기존고시		변경고시		비고(증 · 감)	
		면적	가옥	면적	가옥	면적	가옥
제1종 구역(95웨클이상)		3.5	(284)	0.8	-	▽ 2.7	
제2종 구역(90~95웨클)		3.1	1,996	1.6	-	▽ 1.5	▽1,996
제3종 구역 (75~90웨클)	가 지구 (85~90웨클)	6.9	15,618	2.0	120	▽ 4.9	▽15,498
	나 지구 (80~85웨클)	15.5	29,382	5.8	5,650	▽ 9.7	▽23,732
	다 지구 (75~80웨클)	-	-	14.4	21,451	▲ 14.4	▲21,451
소 계		29.0	46,996	24.6	27,221	▽ 4.4	▽19,775

김포공항의 소음대책지역인 제3종구역(75~90WECPNL)은 가옥수 46,667호, 세대수 56,392세대, 인구수 151,075인이 있으며, 소음대책 인근 지역(70~75WECPNL)은 가옥수 55,982호, 세대수 66,976세대, 인구수 183,968인이 있는 것으로 조사되었다.²⁵⁾

[표 4-7] 김포공항 소음대책(인근)지역 인구 현황

구 분		WECPNL	가옥수 (호)	세대수 (세대)	인구수 (인)
서울 특별시	강서구	90 ~ 95	-	-	-
		85 ~ 90	-	-	-
		80 ~ 85	-	-	-
		75 ~ 80	-	-	-
		소계	-	-	-
		70 ~ 75	154	272	734
		계	154	272	734
	양천구	90 ~ 95	-	-	-
		85 ~ 90	227	296	770
		80 ~ 85	6,902	10,449	27,167
		75 ~ 80	22,120	25,812	67,111
		소계	29,249	36,557	95,048
		70 ~ 75	18,714	24,771	64,405
		계	47,963	61,328	159,453
	구로구	90 ~ 95	-	-	-
		85 ~ 90	-	-	-
		80 ~ 85	-	-	-
		75 ~ 80	8,265	10,256	29,640
		소계	8,265	10,256	29,640
		70 ~ 75	13,383	16,553	47,838
		계	21,648	26,809	77,478
경기도	광명시	90 ~ 95	-	-	-
		85 ~ 90	-	-	-
		80 ~ 85	-	-	-
		75 ~ 80	-	-	-
		소계	-	-	-
		70 ~ 75	1,762	1,828	4,936
		계	1,762	1,828	4,936

25) 김포공항 항공기 소음평가용역 보고서(2008년) 인용

구 분		WECPNL	가옥수 (호)	세대수 (세대)	인구수 (인)
인 천 광역시	계양구	90 ~ 95	-	-	-
		85 ~ 90	-	-	-
		80 ~ 85	43	43	129
		75 ~ 80	71	71	213
		소계	114	114	342
		70 ~ 75	25	26	78
		계	139	140	420
부천시	오정구	90 ~ 95	-	-	-
		85 ~ 90	-	-	-
		80 ~ 85	2,363	2,612	7,052
		75 ~ 80	2,938	3,084	8,327
		소계	5,301	5,696	15,379
		70 ~ 75	4,121	4,635	12,515
		계	9,422	10,331	27,894
김 포 시		90 ~ 95	-	-	-
		85 ~ 90	-	-	-
		80 ~ 85	54	54	153
		75 ~ 80	3,684	3,715	10,513
		소계	3,738	3,769	10,666
		70 ~ 75	17,823	18,891	53,462
		계	21,561	22,660	64,128
합 계		90 ~ 95	-	-	-
		85 ~ 90	227	296	770
		80 ~ 85	9,362	13,158	34,501
		75 ~ 80	37,078	42,938	115,804
		소계	46,667	56,392	151,075
		70 ~ 75	55,982	66,976	183,968
		계	102,649	123,368	335,043

제 2 절 김포공항 주민지원사업 현황 분석

1. 추진 배경 및 목적

김포공항 소음대책지역에 대한 주민지원사업은 항공기소음피해지역 등26)에 대하여 이주대책의 수립과 방음시설의 설치외에 텔레비전장애에 대한 대책, 주민편익을 위한 공동이용시설 설치 등 보다 다양한 대책을 수립·시행할 수 있도록 하기 위하여 1995.7.14일 항공법 시행규칙 개정 에 따라 시작되었다27). 최초의 주민지원사업은 1995년 12월 신월3동 및

26) (구) 항공법 시행규칙 제271조 (공항소음피해지역 등의 지정)

지방항공청장은 법 제107호제2항 및 영 제41조제1항의 규정에 의하여 공항소음피해 지역 또는 공항소음피해예상지역을 항공기 소음영향도에 따라 다음표의 구역별로 지정·고시하여야 한다.

구 분	구 역	소음 영향도(단위:WECPNL)
소 음 피 해 지 역	제1종 구역	95이상
	제2종 구역	90이상 95미만
소 음 피 해 예 상 지 역	제3종 구역	80이상 90미만

27) (구) 제272조 (소음피해방지대책사업 시행의 범위)

① 법 제107조의 규정에 의한 항공기 소음피해 방지대책(이하 "소음대책"이라 한다)의 수립 및 시행기준은 다음 각호와 같다.

1. 소음대책은 각 공항별로 소음영향도의 정도에 따라 소음의 정도가 심한 구역부터 수립·시행하되 소음영향도가 낮은 구역의 소음대책은 소음영향도가 더 높은 구역의 소음대책의 시행이 완료된 후에 수립·시행하도록 한다. 다만, 지방항공청은 필요하다고 인정하는 경우에는 제1종 및 제2종구역의 소음대책을 병행하여 수립·시행하도록 할 수 있다.
2. 제1종구역안에 이주를 원하는 자가 있는 경우에는 이주를 원하는 자에 대한 이주대책을 수립·시행하도록 하여야 한다
3. 제1종구역안에 이주를 원하지 아니하는 자가 있는 구역의 제1종구역과 제2종구역 및 제3종구역안에는 방음시설을 설치하도록 하여야 한다.
4. 소음대책을 수립·시행중인 지역에 대하여 텔레비전수신장애대책, 소음피해주민의 편익증진을 위한 공동이용시설의 설치지원대책을 수립·시행할 수 있으며, 방음시설의 설치를 완료한 학교에 대하여는 냉방시설의 설치를 지원할 수 있다.

고강동지역에 노인정에 공동이용시설 명목으로 10,450천원이 지원된 것을 들 수 있다. 2003년 5월에 항공법상 공동이용시설 설치 지원대책을 수립·시행할 수 있도록 규정되어 있으나 공동이용시설의 종류, 지원대상 및 범위 등의 부재로 공동이용시설의 대상이 광범위하여 시행대상 및 비율을 정하고, 기본방침을 수립하여 지원사업을 시행하였다.

2010년 9월부터 기존 항공법이 항공운송에 관한 포괄적인 규정으로 항공기 소음피해에 적극적으로 대처하는데 한계가 있어, 보다 체계적이고 안정적인 소음대책사업을 수행할 수 있는 특별법인 「소음대책지역 지원법」 법령, 시행령 및 시행규칙 제정하여 주택방음·학교냉방시설 설치 등 소음대책사업과 주민들을 위한 공동이용시설 설치 지원 외에 추가로 주택냉방시설 설치, TV 수신료 및 학교·기초생활보호자에 대한 전기료 일부를 지원하고 교육문화사업·공동영농시설 설치 지원 등 주민복지 및 소득증대사업을 시행할 수 있도록 하였다.

아울러, 주민지원사업은 주민복지 향상 및 소득증대에 기여하기 위하여 소음대책지역과 인근지역(70~75웨클)까지 확대하여 지원할 수 있게 되었으며, 국토교통부 『공항 소음방지 및 주민지원 중기계획』의 주민지원사업 추진방향²⁸⁾에 따라 김포 등 5개 공항에 대하여 매년 100억원

5. 제3호 및 제4호의 규정에 의한 시설을 인수한 자는 당해 시설의 유지보수등 관리에 필요한 조치를 하여야 한다.

② 제1항제3호의 규정에 의하여 방음시설을 설치하는 경우에는 건설교통부장관이 정하는 설치기준에 따라 설치하여야 한다. 이 경우 건설교통부장관은 방음시설의 설치기준에 관하여 관계기관의 장과 협의할 수 있다.

28) 국토교통부 주민지원사업 추진방향

- 해당 지자체에서 요구하는 사업 중 소음대책과 연계성이 높고 주민복지 증진 효과를 극대화 할 수 있는 사업에 우선배분
- 주민지원사업비는 매년 100억원 내에서 지원하되 지자체 요구사업 및 소음대책사업 진척사항을 감안하여 지원규모 결정

내에서 지원키로 확정하여 현재까지 주민지원사업이 이루어지고 있다.

김포공항 주민지원사업의 궁극적인 목적은 김포공항의 이·착륙 항공기로 인하여 발생하는 소음으로 인하여 환경적·정신적으로 피해를 입는 주민들에게 복지 증진 및 소득증대를 통하여 소음지역 주민들의 생활환경 개선 및 유대강화를 통한 상생발전을 도모하는 것이다.

2. 사업추진 근거

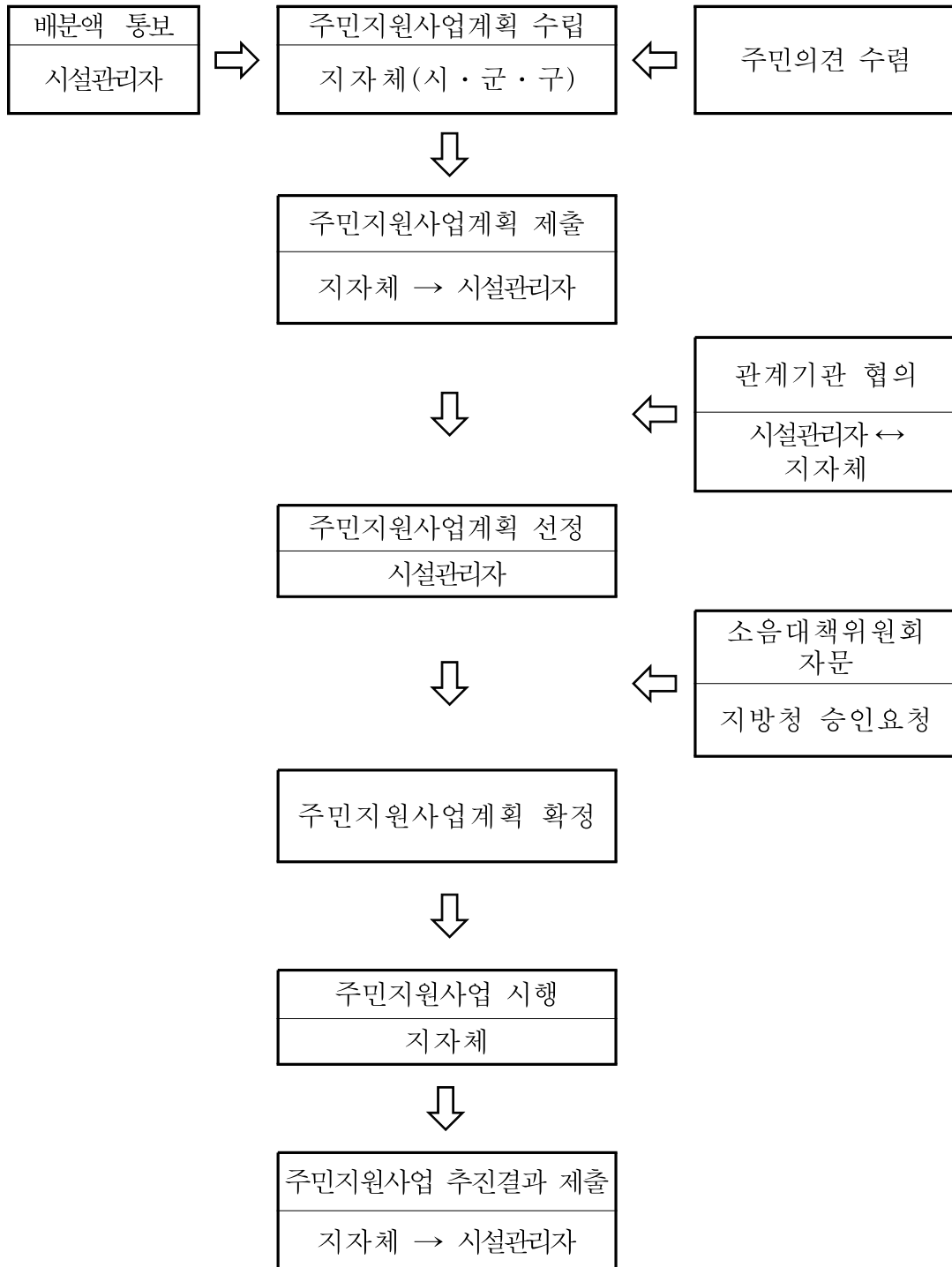
김포공항 주민지원사업은 앞에서 설명한 바와 같이 「소음대책지역 지원법」 제23조의 규정에 의거하여 조성한 자금을 재원으로, 동법 제19조 및 동법 시행령 제12조의 규정에 따라 지원된다.

공항 주민지원사업 등에 필요한 자금은 정부의 국고지원금, 「교통시설특별회계법」 제6조제1항제3호에 따른 소음부담금, 시설관리자 및 사업시행자가 부담하는 사업비(다만, 시설관리자의 경우에는 「항공법」 제86조에 따른 사용료 등 공항수익 중 국토교통부령으로 정하는 공항수익을 말한다.)의 재원으로 조성하고, 시설관리자 및 사업시행자는 주민지원사업의 종류, 규모 및 사업별 시행주체 등에 대하여 해당 시장·군수·구청장과 협의하여 결정토록 규정하고 있다.

「소음대책지역 지원법」 시행규칙 제11조에서는 사업의 목적 및 개요, 주민복지사업의 내용, 소득증대사업의 내용, 사업별 지원계획, 사업의 효과 등을 고려하여 주민지원사업 계획을 수립하고, 주민지원사업은 해당 시장·군수·구청장이 시행하도록 규정하고 있다. 다만, 제4항의 협의에 따라 사업별 시행주체를 달리 정한 경우에는 그에 따를 수 있다.

「소음대책지역 지원법」에 따른 소음대책지역 주민지원사업의 업무절차를 정리해 보면 [그림 4-1]과 같다.

[그림 4-1] 주민지원사업 추진절차



* 자료 : 한국공항공사 안전환경팀, 내부자료, 재구성.

3. 주민지원사업 추진현황

김포공항의 주민지원사업은 1995.7.14일 항공법 시행규칙 개정에 따라 김포공항 소음대책위원회 2차회의시 항공기 소음피해지역내에 소재한 노인정 4개소에 대한 소음피해저감대책의 일환으로 냉방시설 설치에 시작으로 추진하게 되었으며, 현재까지 이어지고 있다.

특별법 제정 전의 주민지원사업은 소음피해지역 등의 주민들의 요구사항을 정부차원에서 수용하는 형태로 추진되었으며, 사업비의 지원여부는 소음대책위원회에서 결정하였다. 노인정의 지원기간은 1995년부터 1999년까지, 공동이용시설은 1998년부터 2010년까지였으며, 이해관계자 등이 요구하면 소음대책위원회의 자문을 거쳐 사업비를 지급하고 해당 지자체에서 사업을 추진하였다. 총 지원된 사업비는 노인정 168백만원, 22,835백만원으로 집행현황은 다음 표와 같다.

[표 4-8] 특별법 이전('95~'99) 노인정 지원 현황

구 분		총대상	지원실적					
			'95	'96	'97	'98	'99	계
노인정 (개소)	2종구역	5	4	1	-	-	-	5
	3종구역	79	-	19	20	37	3	79
	계	84	4	20	20	37	3	84
소요예산(천 원)		169,000	10,450	32,969	45,624	69,408	9,855	168,306

* 자료 : 한국공항공사 안전환경팀, 내부자료.

[표 4-9] 특별법 이전('98~'10) 공동이용시설 지원 현황

(단위 : 백만원)

구분	계	'98	'99	'00	'03	'05	'06	'07	'08	'09	'10
양천구	7,256	1,400	840	2,675	-	900	-	562	527	352	-
구로구	1,980	-	-	-	-	-	-	-	-	885	1,095
부천시	3,581	600	600	650	181	-	800	-	-	-	750
김포시	2,168.5	-	-	-	-	-	-	-	252.5	980	936
서울시 교육청	7,850	-	-	-	-	-	-	-	-	4,222	3,628
합 계	22,835.5	2,000	1,440	3,325	181	900	800	562	779.5	6,439	6,409

* 자료 : 한국공항공사 안전환경팀, 내부자료.

2010년 9월부터 주민지원사업은 「소음대책지역 지원법」 규정에 따라 추진하게 되었다. 동 법에 따라 주민지원사업은 사회복지시설·체육시설·교육문화시설·공동영농시설 설치 지원 등 주민복지 및 소득증대사업을 구분하여 추진하였고, 주민지원사업비 100억원 범위 내에서 공항별로 배분을 하면 해당 공항별로 사업계획을 수립하여 제출하고, 이를 토대로 소음대책위원회의 자문을 거쳐 지방항공청의 승인을 받은 후 지원하게 된다.

[표 4-10] 공항별 배정예산²⁹⁾

(단위 : 백만원)

구분	김포	김해	제주	울산	여수	합계
주민지원사업비	6,220	1,770	1,720	180	110	10,000

* 자료 : 한국공항공사 안전환경팀, 내부자료.

[그림 4-2] 공항별 주민지원사업비 배정방법

① 면적, 인구, 소음부담금, 운항편수 각각의 비율산정



* (김포) : 면적비율(47.1%), 인구비율(92.7%),
소음부담금(44.8%), 운항편수(38.8%)

② 기초배분계수=(소음부담금 비율+운항편수 비율)÷2



* (김포) 기초배분계수 = (44.8+38.8) ÷ 2
= 41.8%

③ 면적·인구계수=(면적비율×37%)+(인구비율×63%)



* (김포) 면적·인구계수 = (47.1×0.37)+(92.7×0.63)
= 75.83%

④ 배분비율 = 기초배분계수×40%+면적·인구계수×60%

* (김포) 배분비율 = (41.8×0.4)+(75.83×0.6)
= 62.2%

* 자료 : 한국공항공사 안전환경팀, 내부자료.

29) 효율적인 주민지원사업 추진을 위하여 국토부 중기계획 기간(2011~2015)동안 공항별 '12년과 동일한 금액 배정함.

김포공항의 경우 2011년부터 2012년까지 지원한 지원사업에 대해 살펴보면 사업비 12,425백만원이 지원되었으며, 소음대책지역과 인근지역의 구분없이 지원되었다.

[표 4-11] 특별법 이후('11~'12) 주민지원사업 지원 현황

(단위 : 백만원)

구분	양천구	구로구	부천시	김포시	계양구	강서구	계
2011년	3,030	915	657	1,052	522	29	6,205
2012년	3,035	918	658	1,057	523	29	6,220
계	6,065	1,833	1,315	2,109	1,045	58	12,425

[표 4-11]에 따른 지자체별로 추진하는 주민지원사업은 양천구 61억원, 구로구 18억원, 부천시 13억원, 김포시 21억원, 계양구 10억원, 강서구 6억원 등으로 2012년까지 총 124억원이 지원되었고, 주로 학교공동이용시설 설치, 체육문화시설 설치, 경로당 증·개축, 농로 포장 등의 사업으로 추진되었다.

제 3 절 김포공항 주민지원사업관련 설문조사

본 연구는 2013년 1월 20일부터 1월 31일에 걸쳐 김포공항 주민지원사업이 시행된 인근 소음지역주민을 대상으로 연구자가 직접 방문하여 주민을 직접 면담하는 방식으로 이루어졌으며 설문조사의 목적은 주민지원사업으로 인한 지역의 발전 정도를 실증적으로 확인하고 지역주민들이 지원사업으로 어느 정도의 혜택을 받았는지 또 어떻게 느끼고 있는지를 조사하는데 중점을 두었다.

따라서 설문조사의 대상자는 김포공항 주민지원사업의 대상구역인 서따라서 설문조사의 대상자는 김포공항 주민지원사업의 대상구역인 서울 양천구와 구로구, 부천시 고강본동, 김포시 사우동·고촌읍 주민을 대상으로 하였고 200세대를 무작위로 방문하여 조사를 실시하였다.

설문조사는 [부록 1-1]과 같이 지원사업의 인지도, 지원사업에 대한 만족도, 지원사업에 대한 주민 신뢰도, 지원사업에 대한 주민의견을 내용으로 조사하였다. 수집된 자료의 통계 분석에 사용된 패키지는 SPSS WINDOWS이며 분석에 사용된 통계기법은 아래와 같다.

1. 조사설계

표본의 인구통계학적 분포 분석에는 빈도 분석(Frequency Analysis)을 이용하였으며, 지원사업 만족도 개념 타당성 분석을 위해 주성분 분석, 직각 회전방식의 요인 분석을 실시하였으며, 지원활동 만족도 측정에 사용되는 개념의 신뢰도를 검정하기 위해 크론바하 알파테스트(Cronbach alpha test)를 통해 분석하였다. 거주지 매립장에서 주민지원사업 실시종류 인지여부 등 개별 문항별 응답의 분포와 차이를 명목형 응답문항의 경우는 교차분할표 분석(Cross tabulation Analysis)과 카이제곱 검정(χ^2)

검정), 5점 리커트 척도 문항의 경우는 평균차이 검증인 독립표본 t-test와 분산분석을 통해 분석하였다. 수집된 자료의 통계적인 유의수준을 검정하기 위하여 유의 수준은 $\alpha = .05$ 로 하였다.

2. 설문자료의 분석 및 해석

1) 만족도의 개념타당성 요인분석

(1) 요인분석

만족도 개념 타당성 분석을 위해 주성분 분석, 직각 회전 방식의 요인 분석을 실시한 결과 고유값이 1이상인 요인이 3개가 형성되어 개념타당성이 입증되었고, 성분1, 사회복지시설 설치사업의 설명량은 24.097, 성분2, 체육 및 교육·문화시설 설치사업의 설명량은 21.166, 성분3, 주차장 및 소득증대사업의 설명량은 18.19로 나타났다. 누적 설명량이 63.453로 전체적인 설명량은 충분한 것으로 나타났다.

[표 4-12] 만족도 요인분석

구 분	성분			Cronbach's α
	1	2	3	
복지회관	0.783			0.758
경로당	0.774			
보육시설	0.771			
마을회관	0.626			
체육시설		0.87		0.753
도서관		0.805		
교육·문화시설		0.723		
주차장			0.84	0.652
배수로 정비			0.817	
농로포장			0.504	
고유값	3.281	1.816	1.249	
설명량	24.097	21.166	18.19	
누적 설명량	24.097	45.263	63.453	
전체 Cronbach's α	0.766			

(2) 개념의 신뢰도

만족도 개념들에 대해 개념의 신뢰도를 분석하기 위해 크론바하 알파 테스트를 진행한 결과 신뢰도 계수가 0.766으로 나타났다. 신뢰도 계수 임계치가 Nurally가 언급한 신뢰도 한계 0.5~0.6을 넘어 개념의 신뢰도는 충분하다고 해석할 수 있다.³⁰⁾

2) 표본의 인구통계학적 특성

응답자의 성별, 연령별, 거주기간별, 직업별, 소득별, 학력별 특성을 살펴보면 [표 3-13]과 같다. 성별 특성은 남성보다 여성의 응답자 비율이 높았으며, 연령별 비중은 40대 이상의 비율이 43%로써 가장 높았다.

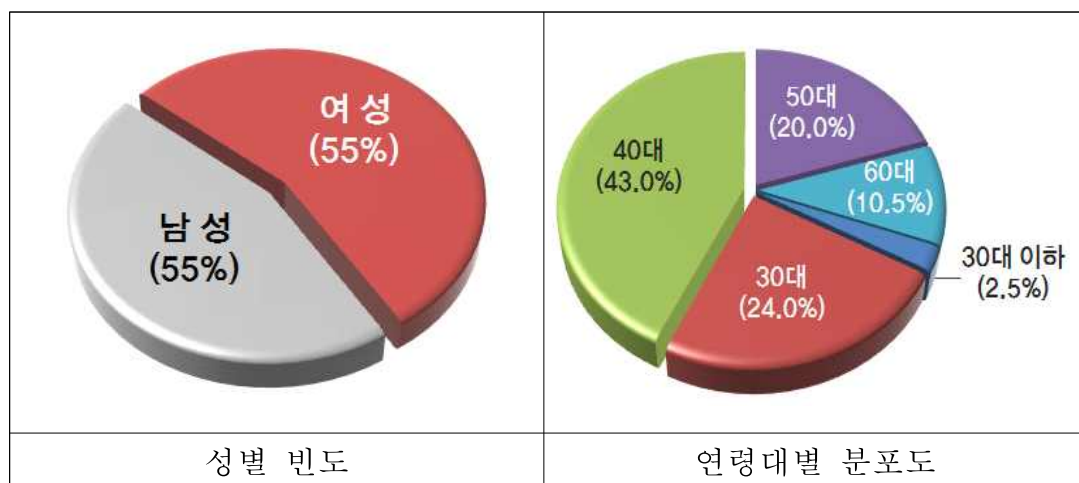
[표 4-13] 표본의 인구통계학적 특성

구 분		빈도수(명)	구성비율(%)
성별	남	90	45.0
	여	110	55.0
나이	30세 이하	5	2.5
	30대	48	24.0
	40대	86	43.0
	50대	40	20.0
	60대 이상	21	10.5
거주지에 거주한 기간	2년 미만	13	6.5
	5년 미만	43	21.5
	10년 미만	69	34.5
	20년 미만	52	26.0
	20년 이상	13	6.5
	태어나서 계속 살고 있음	10	5.0

30) Cronbach α (알파) 값을 해석하는 기준은 일반적으로 사회과학 분야에서는 0.6이상이면 신뢰도가 있다고 본다.

직업	농업	8	4.0
	자영업, 기업인	54	27.0
	사무직, 직장인	37	18.5
	노무직, 직장인	8	4.0
	전문직	16	8.0
	주부	73	36.5
	공무원	4	2.0
학력	초등 이하	12	6.0
	중졸	17	8.5
	고졸	81	40.5
	전문대졸	54	27.0
	대졸	32	16.0
	대학원 이상	4	2.0
한달 평균소득	100만원 이하	10	5.0
	100~200만원	16	8.0
	200~300만원	51	25.5
	300~400만원	104	52.0
	400만원 이상	19	9.5

[그림 4-3] 조사대상자 속성



3. 김포공항의 주민지원사업에 대한 인지도

김포공항 소음지역 주민지원사업 지원실적은 1995년부터 2012년까지 35,429백만원이며 이중 노인정 169백만원, 주민공동이용시설 35,260백만원이다. 이렇게 지원된 주민지원사업에 대한 주민들의 인지도를 확인하고 관련법률에 의한 소음대책(인근)지역의 혜택이 어느 정도인지 조사하였다.

1) 주민지원사업에 대한 인지도

주민지원사업에 대한 인지도를 살펴보면 [표 4-14]에서 나타난 바와 같이 ‘잘 모른다’라고 답한 주민이 44.5%, ‘보통이다’는 34%, ‘알고 있다’는 19%, ‘잘 알고 있다’ 2.5% 순으로 나타났다. 주민지원사업을 실시한 지 17년이 지난 시점에서 44.5% 이상이 주민지원사업에 대해 모른다고 답한 것을 미루어 감안할 때 주민지원사업에 대한 주민홍보가 부족하였음을 보여주고 있다.

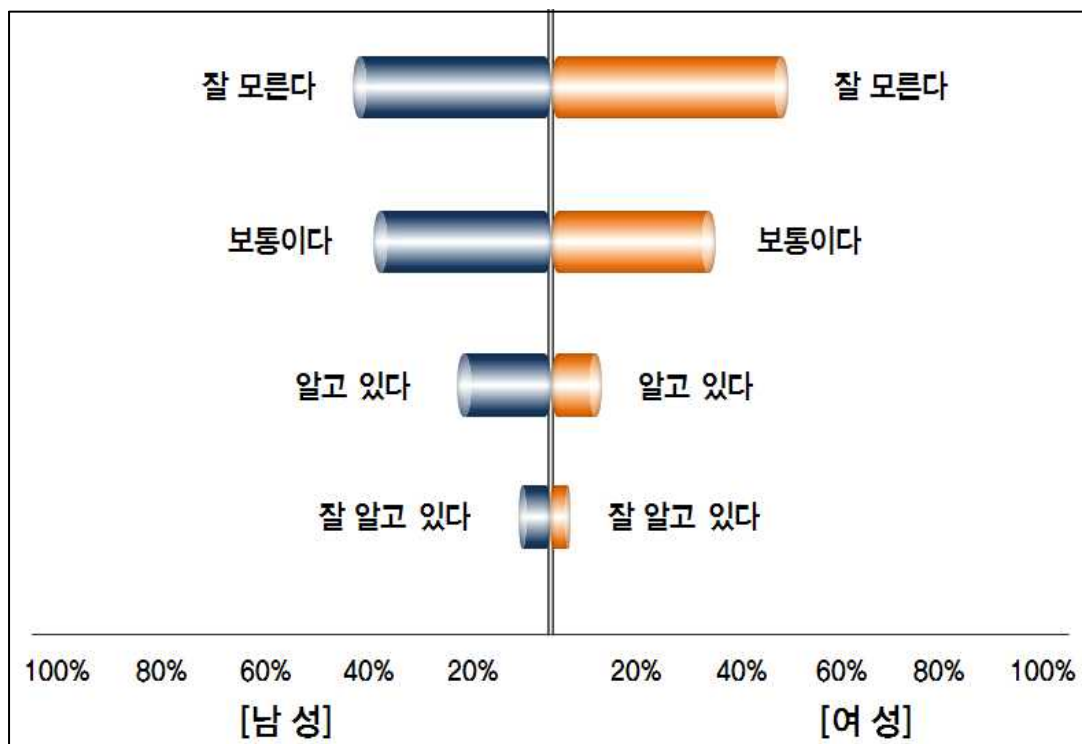
[표 4-14] 주민지원사업 실시 인지여부

구 분		잘 알고 있다	알고 있다	보통이다	잘 모른다	합계	χ^2/p
성별	전체	5(2.5)	38(19)	68(34)	89(44.5)	200(100)	$\chi^2=7.294$ $p=.063$
	남	4(4.4)	22(24.4)	31(34.4)	33(36.7)	90(100)	
	여	1(0.9)	16(14.5)	37(33.6)	56(50.9)	110(100)	
나이	30세 이하	0(0)	1(20)	3(60)	1(20)	5(100)	$\chi^2=46.479$ $p=.000***$
	30대	1(2.1)	11(22.9)	14(29.2)	22(45.8)	48(100)	
	40대	0(0)	19(22.1)	38(44.2)	29(33.7)	86(100)	
	50대	0(0)	6(15)	12(30)	22(56)	40(100)	
	60대 이상	4(19)	1(4.8)	1(4.8)	15(71.4)	21(100)	

거주지에 거주한 기간	2년 미만	0(0)	1(7.7)	6(46.2)	6(46.2)	13(100)	$\chi^2=14.902$ $p=.459$
	5년 미만	0(0)	5(11.6)	13(30.2)	25(58.1)	43(100)	
	10년 미만	3(4.3)	14(20.3)	24(34.8)	28(40.6)	69(100)	
	20년 미만	1(1.9)	11(21.2)	21(40.4)	19(36.5)	52(100)	
	20년 이상	1(7.7)	4(30.8)	3(23.1)	5(38.5)	13(100)	
	태어나서 계속 살고 있음	0(0)	3(30)	1(10)	6(60)	10(100)	
학력	초등 이하	0(0)	1(8.3)	0(0)	11(91.7)	12(100)	$\chi^2=26.598$ $p=.032^*$
	중졸	1(5.9)	0(0)	5(29.4)	11(64.7)	17(100)	
	고졸	3(3.7)	13(16)	29(35.8)	36(44.4)	81(100)	
	전문대졸	1(1.9)	13(24.1)	20(37)	20(37)	54(100)	
	대졸	0(0)	9(28.1)	12(37.5)	11(34.4)	32(100)	
	대학원 이상	0(0)	2(50)	2(50)	0(0)	4(100)	

*** : $p < 0.001$, ** : $p < 0.01$, * : $p < 0.05$

[그림 4-4] 지원사업에 대한 성별 인지도



2) 주민지원사업 재원에 대한 지식 인지도

주민지원사업을 위한 재원의 조성 이유와 방법, 재원의 규모에 대한 인지도를 조사하였다. 김포공항의 경우 2011년부터 매년 실제 62억 이상이 지원되고 있지만 지역주민들의 14.5%만이 알고 있었고, 남성이 여성보다 인지도가 높게 나타났다. 거주기간이 2년 미만의 경우 62억 이상 지원 사실을 알지 못하였고 거주기간이 2년 이상 주민들도 주민지원사업비가 62억 이상 지원되고 있는 사실을 인지하고 있는 수준은 5년 미만 11.6%, 10년 미만 15.9%, 20년 미만 17.3%로 거주기간이 길수록 사실 인지도가 조금씩 높아짐을 알 수 있었다.

[표 4-15] 연간 주민지원사업비 규모의 인지도

구 분		1억 이하	5억 이하	10억 이하	20억 이하	20억 이상	합계	χ^2/p
성별	전체	27(13.5)	36(18)	70(35)	38(19)	29(14.5)	200(100)	$\chi^2=3.196$ $p=.526$
	남자	10(11.1)	17(18.9)	30(33.3)	16(17.8)	17(18.9)	90(100)	
	여자	17(15.5)	19(17.3)	40(36.4)	22(20)	12(10.9)	110(100)	
거주지 에 거주한 기간	2년 미만	4(30.8)	2(15.4)	4(30.8)	3(23.1)	0(0)	13(100)	$\chi^2=11.976$ $p=.917$
	5년 미만	6(14)	7(16.3)	17(39.5)	8(18.6)	5(11.6)	43(100)	
	10년 미만	7(10.1)	15(21.7)	21(30.4)	15(21.7)	11(15.9)	69(100)	
	20년 미만	8(15.4)	7(13.5)	19(36.5)	9(17.3)	9(17.3)	52(100)	
	20년 이상	1(7.7)	4(30.8)	4(30.8)	2(15.4)	2(15.4)	13(100)	
	태어나서 계속 살고 있음	1(10)	1(10)	5(50)	1(10)	2(20)	10(100)	

직업	농업	0(0)	4(50)	2(25)	2(25)	0(0)	8(100)	$\chi^2=25.67$ p=.370
	자영업, 기업인	7(13)	9(16.7)	19(35.2)	5(9.3)	14(25.9)	54(100)	
	사무직, 직장인	3(8.1)	8(21.6)	15(40.5)	8(21.6)	3(8.1)	37(100)	
	노무직, 직장인	1(12.5)	2(25)	4(50)	1(12.5)	0(0)	8(100)	
	전문직	2(12.5)	2(12.5)	5(31.3)	4(25)	3(18.8)	16(100)	
	주부	13(17.8)	10(13.7)	25(34.2)	17(23.3)	8(11)	73(100)	
	공무원	1(25)	1(25)	0(0)	1(25)	1(25)	4(100)	
학력	초등 이하	0(0)	4(33.3)	6(50)	1(8.3)	1(8.3)	12(100)	$\chi^2=19.216$ p=.508
	중졸	1(5.9)	3(17.6)	8(47.1)	2(11.8)	3(17.6)	17(100)	
	고졸	13(16)	12(14.8)	29(35.8)	16(19.8)	11(13.6)	81(100)	
	전문대졸	7(13)	7(13)	16(29.6)	14(25.9)	10(18.5)	54(100)	
	대졸	5(15.6)	9(28.1)	11(34.4)	3(9.4)	4(12.5)	32(100)	
	대학원 이상	1(25)	1(25)	0(0)	2(50)	0(0)	4(100)	

** : $p < 0.01$, * : $p < 0.05$

김포공항의 경우 향후 2015년까지 매년 62억을 소음대책(인근)지역의 면적과 인구비율에 따라 사업비를 지원할 계획이다. 해당 지자체별 주민 지원사업 지원은 소음대책사업비의 예산이 증가함에 따라 지자체와 주민들 간의 갈등의 요인으로 나타나고 있다.

4. 김포공항 주민지원사업에 대한 주민 만족도 조사

1) 수혜사실 인지도

김포공항 소음지역 주민들에 대해 지원사업의 혜택을 받았는지 여부에 대한 조사와 혜택을 받았다면 어느 정도 받았는지에 대한 조사를 실시하였다. 지원사업에는 주민복지사업으로 노인 종합복지관 증축, 노인 복지센터 설치, 어린이 놀이터 설치, 공영주차장 설치, 문화체육센터 설치, 어린이 도서관 설치, 학교공동이용시설 설치 등이 있었다. 소득증대 사업으로 농로 포장사업, 배수로 정비, 농로 정비 등이 있었다. 공동이용 시설의 경우 대부분의 마을 주민들이 혜택을 받았음에도 42%가 혜택을 받은 적이 없는 것으로 답하였다.

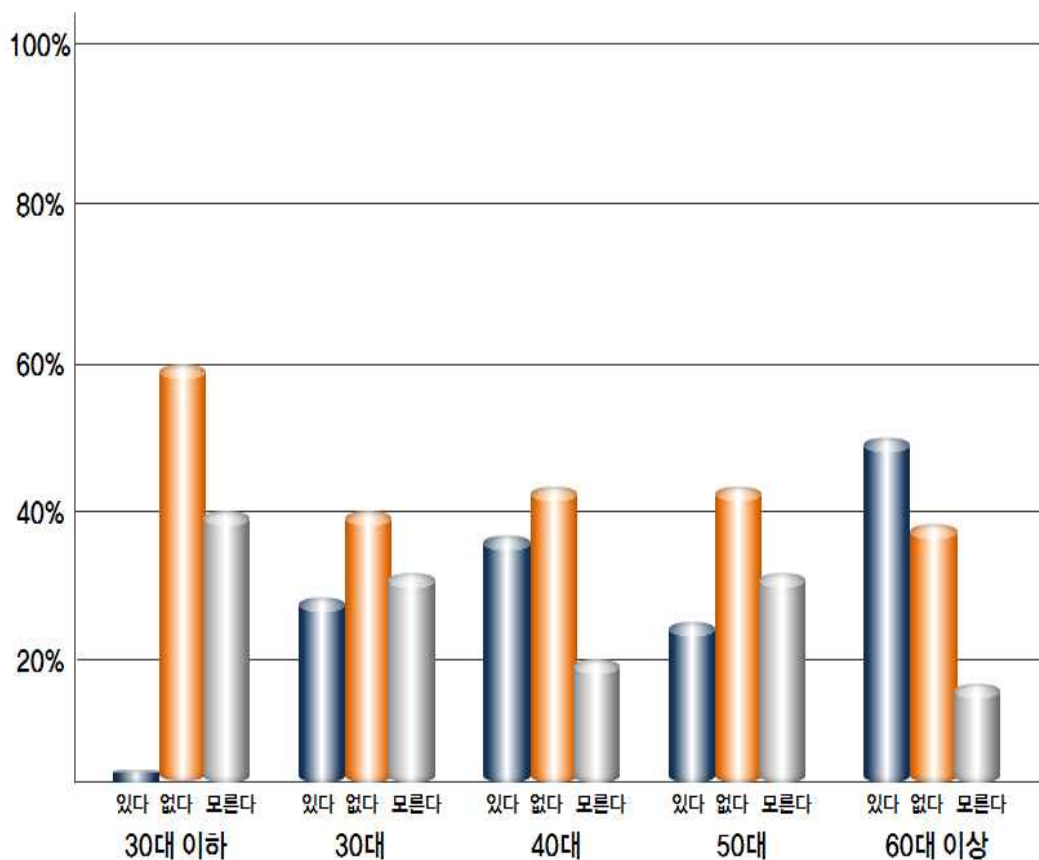
[표 4-16] 지원사업의 수혜 인지도

구 분		있다	없다	모른다	합계	χ^2/p
성별	전체	65(32.5)	84(42)	51(25.5)	200(100)	$\chi^2=11.096$ $p=.004^{**}$
	남자	40(44.4)	33(36.7)	34(30.9)	90(100)	
	여자	25(22.7)	51(46.4)	34(30.9)	110(100)	
나이	30대 이하	0(0)	3(60)	2(40)	5(100)	$\chi^2=9.847$ $p=.276$
	30대	13(27.1)	19(39.6)	16(33.3)	48(100)	
	40대	32(37.2)	37(43)	17(19.8)	86(100)	
	50대	10(25)	17(42.5)	13(32.5)	40(100)	
	60대 이상	10(47.6)	8(38.1)	3(14.3)	21(100)	

거주지 에 거주한 기간	2년 미만	0(0)	7(53.8)	6(46.2)	13(100)	$\chi^2=12.279$ $p=.267$
	5년 미만	11(25.6)	21(48.8)	11(25.6)	43(100)	
	10년 미만	26(37.7)	25(36.2)	18(26.1)	69(100)	
	20년 미만	17(32.7)	22(42.3)	13(25)	52(100)	
	20년 이상	6(46.2)	5(38.5)	2(15.4)	13(100)	
	태어나서 계속 살고 있음	5(50)	4(40)	1(10)	10(100)	

*** : $p < 0.001$, ** : $p < 0.01$

[그림 4-5] 지원사업에 대한 연령대별 인지도



혜택을 받은 사람은 복지회관과 문화체육센터를 주로 이용하는 경우를 선택한 것으로 판단된다. 농로 포장, 배수로 정비나 어린이놀이터 시설의 경우는 혜택을 받지 않은 것으로 응답한 것에 기인한 것으로 판단된다. 이러한 현상은 소음대책(인근)지역의 지원방법으로 공동이용시설 사업 형태로 이루어지는 지원사업에 대한 기초적인 지식 결여의 결과로 판단된다.

2) 지원사업으로 인한 주민 만족도

(1) 지역발전에 대한 만족도

지원사업으로 지역의 발전 정도를 인지하고 있는 수준을 조사한 결과 지역주민 대부분이 지원사업과 지역발전이 영향을 받지 않았다고 인식하였다. 소음대책지역에 대한 주민복지사업이나 소득증대사업에 대해 타 지역과 비교해서 혜택이나 발전이 있는지 여부를 조사한 결과 ‘차이가 없다’라고 답한 주민이 69%, ‘발전했다’는 17%, ‘떨어졌다’ 14%로 나타나 대체적으로 불만족스럽다는 의견이 지배적이었다.

[표 4-17] 지원사업으로 인한 지역발전 인지도

구 분		많이 발전했다	발전했다	차이가 없다	떨어졌다	합계	χ^2/p
성별	전체	0(0)	34(17)	138(69)	28(14)	200(100)	$\chi^2=1.443$ $p=.486$
	남자	0(0)	13(14.4)	66(73.3)	11(12.2)	90(100)	
	여자	0(0)	21(19.1)	72(65.5)	17(15.5)	110(100)	

*** : $p < 0.001$, ** : $p < 0.01$, * : $p < 0.05$

(2) 지원사업으로 인한 개인 수혜에 대한 만족도

지원사업에 대한 개인의 생활수준 영향에 대한 만족도는 6%만이 만족하였고 ‘보통이다’ 48%, 나머지는 모두 불만족스럽다는 의견으로 나타났다. 재산권 규제에 비해 주민지원사업비가 적다는 인식 때문인 것으로 판단되며, 앞으로 지속적으로 주민지원사업의 효과성을 높이기 위한 노력이 이루어져야 할 것으로 판단된다.

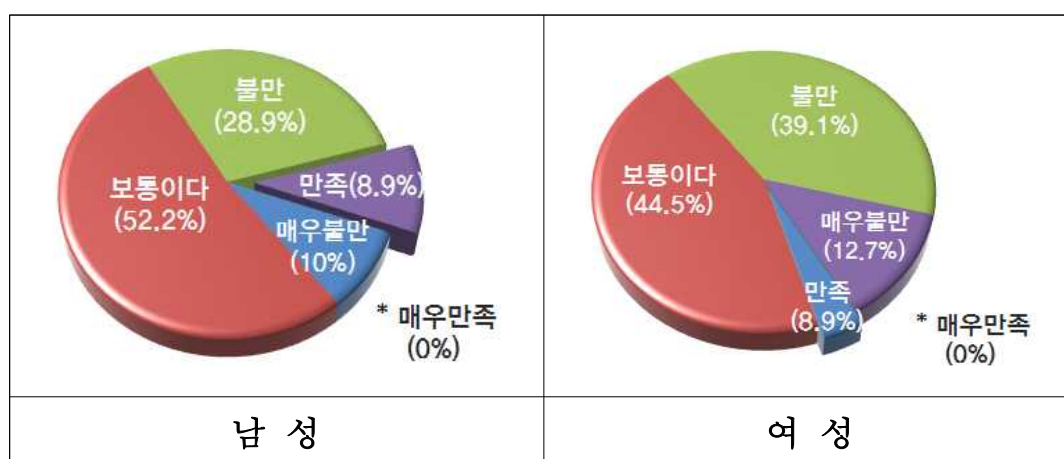
[표 4-18] 지원사업에 대한 전반적 만족도

구 분		매우 만족한다	만족한다	보통이다	불만이다	매우 불만이다	합계	χ^2/p
성별	전체	0(0)	12(6)	96(48)	69(34.5)	23(11.5)	200(100)	$\chi^2=4.697$ $p=.195$
	남자	0(0)	8(8.9)	47(52.2)	26(28.9)	9(10)	90(100)	
	여자	0(0)	4(3.6)	49(44.5)	43(39.1)	14(12.7)	110(100)	
나이	30세 이하	0(0)	0(0)	5(100)	0(0)	0(0)	5(100)	$\chi^2=26.198$ $p=.010^*$
	30대	0(0)	5(10.4)	28(58.3)	11(22.9)	4(8.3)	48(100)	
	40대	0(0)	5(5.8)	43(50)	25(29.1)	13(15.1)	86(100)	
	50대	0(0)	0(0)	12(30)	24(60)	4(10)	40(100)	
	60대 이상	0(0)	2(9.5)	8(38.1)	9(42.9)	2(9.5)	21(100)	
거주지 에 거주한 기간	2년 미만	0(0)	2(15.4)	11(84.6)	0(0)	0(0)	13(100)	$\chi^2=23.455$ $p=.075$
	5년 미만	0(0)	3(7)	18(41.9)	17(39.5)	5(11.6)	43(100)	
	10년 미만	0(0)	4(5.8)	34(49.3)	25(36.2)	6(8.7)	69(100)	
	20년 미만	0(0)	1(1.9)	20(38.5)	20(38.5)	11(21.2)	52(100)	
	20년 이상	0(0)	1(7.7)	9(69.2)	3(23.1)	0(0)	13(100)	
	태어나서 계속 살고 있음	0(0)	1(10)	4(40)	4(40)	1(10)	10(100)	

직업	농업	0(0)	0(0)	7(87.5)	1(12.5)	0(0)	8(100)	$\chi^2=31.119$ $p=.028^*$
	자영업, 기업인	0(0)	6(11.1)	23(42.6)	15(27.8)	10(18.5)	54(100)	
	사무직, 직장인	0(0)	1(2.7)	21(56.8)	13(35.1)	2(5.4)	37(100)	
	노무직, 직장인	0(0)	1(12.5)	4(50)	1(12.5)	2(25)	8(100)	
	전문직	0(0)	2(12.5)	9(56.3)	5(31.3)	0(0)	16(100)	
	주부	0(0)	1(1.4)	29(39.7)	34(46.6)	9(12.3)	73(100)	
	공무원	0(0)	1(25)	3(75)	0(0)	0(0)	4(100)	
학력	초등 이하	0(0)	0(0)	7(58.3)	5(41.7)	0(0)	12(100)	$\chi^2=13.088$ $p=.596$
	중졸	0(0)	1(5.9)	7(41.2)	7(41.2)	2(11.8)	17(100)	
	고졸	0(0)	3(3.7)	34(42)	31(38.3)	13(16)	81(100)	
	전문대졸	0(0)	6(11.1)	29(53.7)	16(29.6)	3(5.6)	54(100)	
	대졸	0(0)	2(6.3)	16(50)	9(28.1)	5(15.6)	32(100)	
	대학원 이상	0(0)	0(0)	3(75)	1(25)	0(0)	4(100)	

* : $p < 0.05$

[그림 4-6] 지원사업에 대한 성별 전반적 만족도



(3) 지원사업의 지역발전 상관계 인지도

주민지원사업을 잘 시행한다면 소음대책지역 보상정책으로 어느 정도 기여할 것이라는 설문결과 58.5% 이상이 긍정적으로 답하였다. 지원사업을 해도 차이가 없다고 답한 13.5%를 감안할 때 지원사업으로 지역발전이나 개인생활의 개선을 가져 올 수 있다고 인지하였다. 현재까지 주민지원사업이 지역발전이나 개인의 생활개선 역할을 하지 못한 것은 운영상의 실책으로 인식하고 있었고, 이것에 대한 불만은 주민갈등으로 나타난 것으로 해석되어진다.

[표 4-19] 주민지원사업과 지역발전의 상관계 인지도

구 분		도움이 된다	영향이 없다	지원사업을 하여도 손해다	합계	χ^2/p
성별	전체	117(58.5)	56(28)	27(13.5)	200(100)	$\chi^2=6.547$ $p=.038^*$
	남자	57(63.3)	27(30)	6(6.7)	90(100)	
	여자	60(54.5)	29(26.4)	21(19.1)	110(100)	
직업	농업	8(100)	0(0)	0(0)	8(100)	$\chi^2=12.245$ $p=.426$
	자영업, 기업인	33(61.1)	14(25.9)	7(13)	54(100)	
	사무직, 직장인	23(62.2)	11(29.7)	3(8.1)	37(100)	
	노무직, 직장인	4(50)	2(25)	2(25)	8(100)	
	전문직	10(62.5)	5(31.3)	1(6.3)	16(100)	
	주부	36(49.3)	23(31.5)	14(19.2)	73(100)	
	공무원	3(75)	1(25)	0(0)	4(100)	

학력	초등 이하	6(50)	1(8.3)	5(41.7)	12(100)	$\chi^2=14.993$ p=.132
	중졸	10(58.8)	5(29.4)	2(11.8)	17(100)	
	고졸	42(51.9)	25(30.9)	14(17.3)	81(100)	
	전문대졸	36(66.7)	14(25.9)	4(7.4)	54(100)	
	대졸	20(62.5)	10(31.3)	2(6.3)	32(100)	
	대학원 이상	3(75)	1(25)	0(0)	4(100)	

** : $p < 0.01$, * : $p < 0.05$

5. 지원사업으로 인한 주민갈등 및 주민 신뢰도 조사

공항시설관리자인 한국공항공사가 소음대책지역 지정·고시이후 소음 지역의 지역발전을 위해 어느 정도 기여하는지에 대한 주민 인지도를 조사하였다. 이것은 한국공항공사에 대한 주민의 신뢰정도를 분석하고자 하였으며, 공항시설관리자의 주민지원사업으로 인한 지역발전의 효과와 주민간의 갈등의 해소방안으로 타당한지에 대한 분석 자료로 인용하고자 하였다.

[표 4-20] 지역발전에 기여하지 못한 원인 인지도(다중응답)

구 분		전체 base	지원비가 적다	소음대책 위원의 무능력	담당자들 의 비협조	주민갈등	모르겠다	기타
성별	전체	200(100)	36(18)	97(48.5)	66(33)	65(32.5)	15(7.5)	27(13.5)
	남자	90(100)	20(22.2)	42(46.7)	28(31.1)	28(31.1)	4(4.4)	11(12.2)
	여자	110(100)	16(4.5)	55(50)	38(34.5)	37(33.6)	11(10)	16(14.5)

주민지원사업이 지역발전이나 개인 생활여건 개선과 복리증진에 기여하지 못한다는 이유는 ‘소음대책위원의 무능력’라고 답한 주민이 48.5%, ‘관계 담당자들의 비협조’는 33%, ‘주민갈등’은 32%, ‘지원비가 적다’는 18%, ‘모르겠다’는 7.5%, 기타 13.5%의 순으로 나타났다. 공항시설관리자에 대한 불신감보다 주민대표에 대한 불신감이 더 크게 나타나고 있음은 주민지원사업에 대한 주민갈등의 심각성을 나타내고 있다.

1) 주민대표에 대한 신뢰도

소음지역 주민 대표인 소음대책위원회에 대한 신뢰도를 조사한 결과 ‘잘한다’ 16%, ‘못한다와 잘 못한다’가 84%였다. 주민의 의사를 반영하는 소음대책위원회가 주민대표로서의 역할에 대한 인지도에서 상당한 불만이 나타나고 있었다.

[표 4-21] 소음대책위원의 주민대표 역할에 대한 평가

구 분		매우 잘한다	잘한다	못한다	잘 못한다	합계	χ^2/p
성별	전체	0(0)	32(16)	112(56)	56(28)	200(100)	$\chi^2=6.746$ $p=.034^*$
	남자	0(0)	20(22.2)	51(56.7)	19(21.1)	90(100)	
	여자	0(0)	12(10.9)	61(51.5)	37(33.6)	110(100)	

2) 공항시설관리자에 대한 신뢰도

공항시설관리자인 한국공항공사에 대한 평가에서는 ‘잘한다’가 13.5%로 소음대책위원회보다 상대적으로 낮게 나타났다. 주민지원사업의 실효성 및 형평성 유지를 위한 사업개선의 필요성을 보여주고 있는 것으로 판단된다.

[표 4-22] 주민지원사업 관련 한국공항공사에 대한 주민 신뢰도

구 분		매우 잘한다	잘한다	못한다	잘 못한다	합계	χ^2/p
성별	전체	0(0)	27(13.5)	109(54.5)	64(32)	200(100)	$\chi^2=2.811$ $p=.0245$
	남자	0(0)	15(16.7)	54(56.7)	24(26.7)	90(100)	
	여자	0(0)	12(10.9)	58(52.7)	40(36.4)	110(100)	
나이	30대 이하	0(0)	4(80)	1(20)	0(0)	5(100)	$\chi^2=26.284$ $p=.001^{**}$
	30대	0(0)	5(10.4)	27(56.3)	16(33.3)	48(100)	
	40대	0(0)	15(17.4)	46(53.5)	25(29.1)	86(100)	
	50대	0(0)	2(5)	25(62.5)	13(32.5)	40(100)	
	60대 이상	0(0)	1(4.8)	10(47.6)	10(47.6)	21(100)	
거주지 에 거주한 기간	2년 미만	0(0)	6(46.2)	5(38.5)	2(15.4)	13(100)	$\chi^2=21.153$ $p=.020^*$
	5년 미만	0(0)	3(7)	24(55.8)	16(37.2)	43(100)	
	10년 미만	0(0)	8(11.6)	43(62.3)	18(26.1)	69(100)	
	20년 미만	0(0)	5(9.6)	24(46.2)	23(44.2)	52(100)	
	20년 이상	0(0)	3(23.1)	7(53.8)	3(23.1)	13(100)	
	태어나서 계속 살고 있음	0(0)	2(20)	6(60)	2(20)	10(100)	
한달 평균 소득	100만원 이하	0(0)	0(0)	6(60)	4(40)	10(100)	$\chi^2=4.952$ $p=.763$
	100~200만원	0(0)	3(18.8)	9(56.3)	4(25)	16(100)	
	200~300만원	0(0)	8(15.7)	31(60.8)	12(23.5)	51(100)	
	300~400만원	0(0)	3(12.5)	53(51)	38(36.5)	104(100)	
	400만원 이상	0(0)	3(15.8)	10(52.6)	6(31.6)	19(100)	

** : $p < 0.01$, * : $p < 0.05$

3) 주민 간 갈등의 심각성 인지도

주민 간 갈등수준을 조사한 결과 주민의 반 이상인 62.5%가 문제가 있는 것으로 답하였으며 17%는 주민갈등의 정도를 매우 심각한 것으로 받아들이고 있었다. 이러한 주민갈등은 대체로 소음대책위원회를 중심으로 나타나고 있었으며 소음대책지역과 인근지역의 소음대책위원회 구성과 관련된 문제 접근이 요구되고 있다.

[표 4-23] 지원사업으로 인한 지역주민 간 갈등 정도

구 분		매우 심각하다	심각하다	보통이다	아무 문제없다	합계	χ^2/p
성별	전체	34(17)	91(45.5)	71(35.5)	4(2)	200(100)	$\chi^2=0.051$ $p=.997$
	남자	15(16.7)	41(45.6)	32(35.6)	2(2.2)	90(100)	
	여자	19(17.3)	50(45.5)	39(35.5)	2(1.8)	110(100)	
나이	30세 이하	1(20)	1(20)	2(40)	1(20)	5(100)	$\chi^2=52.247$ $p=.000***$
	30대	2(4.2)	21(43.8)	24(50)	1(2.1)	48(100)	
	40대	11(12.8)	45(52.3)	30(34.9)	0(0)	86(100)	
	50대	7(17.5)	19(47.5)	12(30)	2(5)	40(100)	
	60대 이상	13(61.9)	5(23.8)	3(14.3)	0(0)	21(100)	
거주지 에 거주한 기간	2년 미만	0(0)	2(15.4)	10(76.9)	1(7.7)	13(100)	$\chi^2=33.922$ $p=.003**$
	5년 미만	7(16.3)	17(39.5)	19(44.2)	0(0)	43(100)	
	10년 미만	10(14.5)	33(47.8)	25(36.2)	1(1.4)	69(100)	
	20년 미만	12(23.1)	32(61.5)	7(13.5)	1(1.9)	52(100)	
	20년 이상	4(30.8)	4(30.8)	5(38.5)	0(0)	13(100)	
	태어나서 계속 살고 있음	1(10)	3(30)	5(50)	1(10)	10(100)	

직업	농업	3(37.5)	4(50)	1(12.5)	0(0)	8(100)	$\chi^2=27.529$ p=.070
	자영업, 기업인	11(20.4)	25(46.3)	17(31.5)	1(1.9)	54(100)	
	사무직, 직장인	3(8.1)	21(56.8)	12(32.4)	1(2.7)	37(100)	
	노무직, 직장인	2(25)	1(12.5)	5(62.5)	0(0)	8(100)	
	전문직	1(6.3)	6(37.5)	9(56.3)	0(0)	16(100)	
	주부	13(17.8)	34(46.6)	25(34.2)	1(1.4)	73(100)	
	공무원	1(25)	0(0)	2(50)	1(25)	4(100)	
학력	초등 이하	8(66.7)	3(47.1)	4(23.5)	0(0)	12(100)	$\chi^2=41.316$ p=.000***
	중졸	5(29.4)	8(47.1)	4(23.5)	0(0)	17(100)	
	고졸	10(12.3)	41(50.6)	28(34.6)	2(2.5)	81(100)	
	전문대졸	7(13)	25(46.6)	22(40.7)	0(0)	54(100)	
	대졸	3(9.4)	13(40.6)	15(46.9)	1(3.1)	32(100)	
	대학원 이상	1(25)	1(25)	1(25)	1(25)	4(100)	
한달 평균 소득	100만원 이하	7(70)	2(20)	1(10)	0(0)	10(100)	$\chi^2=23.619$ p=.23*
	100~200만원	2(12.5)	9(56.3)	5(31.3)	0(0)	16(100)	
	200~300만원	9(17.6)	24(47.1)	17(33.3)	1(2)	51(100)	
	300~400만원	14(13.5)	47(45.2)	40(38.5)	3(2.9)	104(100)	
	400만원 이상	2(10.5)	9(47.4)	8(42.1)	0(0)	19(100)	

*** : $p < 0.001$, ** : $p < 0.01$, * : $p < 0.05$

6. 지원사업에 대한 주민의견 청취

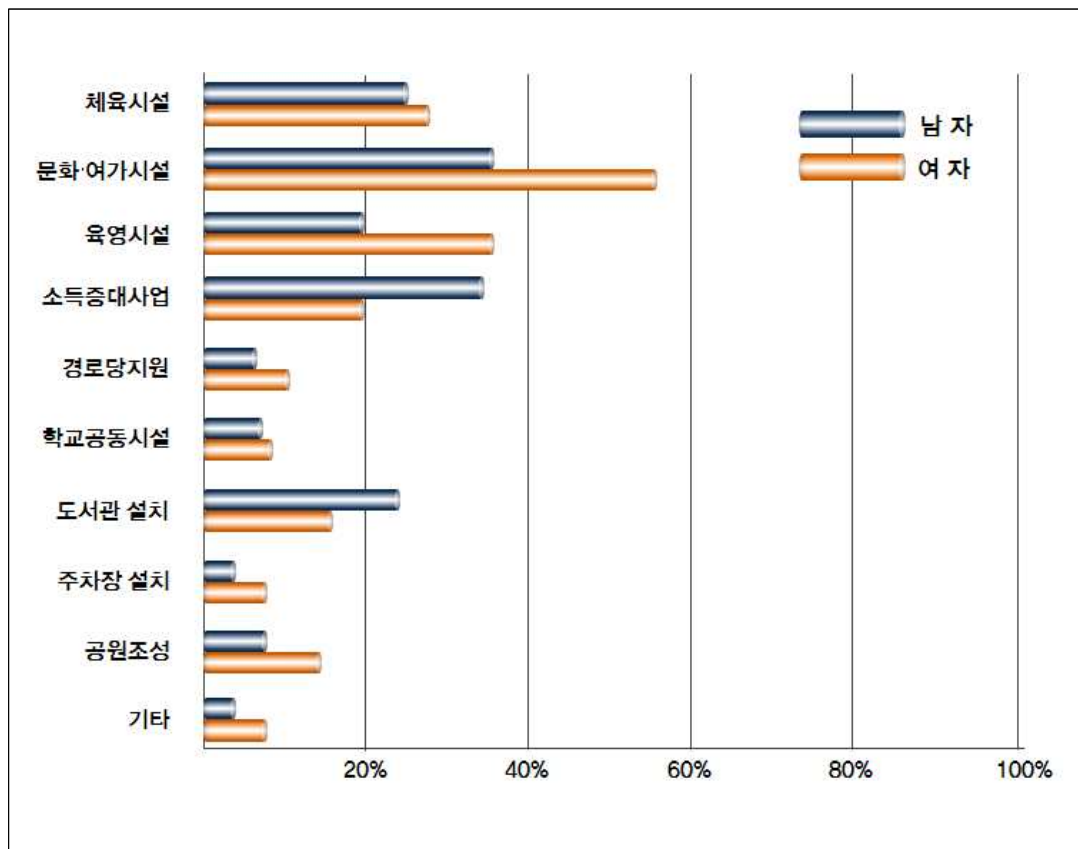
주민지원사업에 대한 주민들의 의견을 조사 하였다. 전체적으로 문화·여가시설, 체육시설에 대한 요구가 가장 많았으며, 육영사업, 소득증대사업, 도서관 설치 순으로 나타났다.

[표 4-21] 앞으로 혜택이 주어진다면 원하는 지원사업(다중응답)

구 분		전체 base	체육시설	문화·여가 시설	육영사업	소득증대 사업	
성별	전체	200(100)	53(26.5)	92(46)	57(28.5)	53(26.5)	
	남자	90(100)	25(27.8)	37(41.1)	20(22.2)	33(36.7)	
	여자	110(100)	28(25.5)	55(50)	37(33.6)	20(18.2)	
나이	30대 이하	5(100)	2(40)	3(60)	0(0)	1(20)	
	30대	48(100)	17(35.4)	21(43.8)	13(27.1)	12(25)	
	40대	86(100)	25(29.1)	37(43)	23(26.7)	16(18.6)	
	50대	40(100)	8(20)	22(56)	13(32.5)	15(37.5)	
	60대 이상	21(100)	1(4.8)	9(42.9)	8(38.1)	9(42.9)	
구 분		경로당 지원	학교공동 이용시설	도서관 설치	주차장 설치	공원조성	기타
성별	전체	17(8.5)	15(7.5)	39(19.5)	10(5)	21(10.5)	9(4.5)
	남자	6(6.7)	7(7.8)	24(26.7)	3(3.3)	7(7.8)	2(2.2)
	여자	11(10)	8(7.3)	15(13.6)	7(6.4)	14(12.7)	7(6.4)
나이	30대 이하	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	1(20)
	30대	1(2.1)	7(14.6)	5(10.4)	4(8.3)	7(14.6)	3(6.3)
	40대	7(8.1)	4(4.7)	19(22.1)	4(4.7)	11(12.8)	4(4.7)
	50대	1(2.5)	4(10)	14(35)	2(5)	2(5)	1(2.5)
	60대 이상	8(38.1)	0(0)	1(4.8)	0(0)	1(4.8)	0(0)

*** : $p < 0.001$, ** : $p < 0.01$

[그림 4-7] 주민이 원하는 주민지원사업



60대 이상에서는 경로당지원이나 소득증대사업을 선호하였고, 연령대가 낮아질수록 체육·문화시설에 대한 요구가 더 강하였다.

김포공항의 경우 소음대책지역 및 인근지역이 대부분 도시에 위치하고 있어 소득증대사업에 대한 선호도 보다 문화·여가시설 등의 사회복지시설 설치 사업을 더 선호하는 것으로 나타났다.

7. 종합적 논의

김포공항 소음대책지역에 대한 설문조사 결과 주민지원사업에 대한 인지도에 대해서는 설문자의 21.5%만이 알고 있었고, 78.5%의 주민들은 지원사업에 대한 구체적인 내용은 알지 못하고 있었다. 지원사업 인지도의 개선을 위한 홍보 수단의 마련이 필요한 것으로 판단된다. 지원사업이 형식적으로 이루어지고 있다고 인식하는 주민이 대부분이고 주민의사를 반영한 실질적으로 도움이 되는 방식으로 전환을 요구하는 것으로 판단되어진다. 17년이상 주민지원사업을 했음에도 거주기간에 상관없이 지원사업에 대한 혜택을 받지 못했다고 답한 것은 주민지원사업에 대한 지식의 결여로 판단되어진다.

지원사업에 대한 주민 만족도가 전반적으로 낮게 나타났다. 따라서 주민지원사업 효과의 제고를 위해 신규 사업의 개발이 필요한 것으로 사료된다.

소음대책지역 주민들의 공항 시설관리자에 대한 신뢰도는 전혀 회복되지 않고 있음을 알 수 있었다. 또한 주민지원사업으로 인한 주민갈등이 더욱 심화되었고 조사결과 심각한 수준으로 나타났다.

소음대책지역 지원법은 공항시설을 관리하는 자나 공항개발사업을 시행하는자가 소음대책지역의 복지 증진 및 소득증대를 통하여 소음지역 주민들의 생활환경 개선 및 유대강화를 목적으로 지원하도록 규정하였으나 김포공항의 일부 지자체의 경우 지원사업을 둘러싼 주민들과 주민대표의 갈등으로 인하여 선심성 정책이나 나눠 먹기식 예산 분배의 요구로 사업계획 수립에 어려움을 겪고 있는 실정이다. 주민지원사업에 대한 효과적인 측면에서 주민 대부분이 부정적인 답변을 하였다. 지원사업이 효율

적으로 운용되기 위해서는 우선 지원사업 범위에 대한 제도적 진단이 필요하다. 지원사업의 시행 측면에 있어서는 지원사업의 집행계획과 지원절차, 운영체제 등을 사전에 수립하여 지원사업의 효율성을 제고하여야 한다. 일부 지역대표의 입김을 무마하기 위한 정책이 아니라 전체 주민의 의사를 반영한 지원사업의 모색이 필요하며 지역 자치단체의 도시계획과 연계하여 지역발전 방안을 모색하여야 할 것이다. 소음대책지역 지원법이 있음에도 운영적 측면에서 효율성이 전혀 고려되지 않고 선심성 행정, 형식적 보상으로 일관한다면 실제로 무용지물의 법률이 될 것으로 사료된다.

제 5 장 주민지원사업의 문제점 및 개선방안

제 1 절 김포공항 주민지원사업의 문제점

1. 법·제도상의 문제

1) 소음대책지역 및 인근지역의 지정·고시

「소음대책지역 지원법」에 따라 항공기 운항으로 인하여 공항소음피해 영향을 받게 되는 지역을 지정·고시하도록 되어 있다. 이를 위해 공항시설관리자 또는 공항개발사업시행자(이하 “시설관리자 또는 사업시행자”라 한다)가 선정한 소음 측정·평가·분석 등에 관하여 공인된 기술능력이 있는 전문기관으로 하여금 소음영향도³¹⁾ 조사하게 하고 이에 대한 타당성을 검토하여 소음대책지역을 지정·고시하는데 제1종 구역, 제2종 구역 및 제3종 구역으로 구분하도록 정하고 있다.

또한 소음대책지역을 지정·고시할 때 시장·군수·구청장과 협의하여 소음대책 인근지역을 포함하여 지정·고시할 수 있고 중기계획의 범위에서 연차별 주민지원사업계획을 수립하도록 규정하고 있으나 소음대책 인근지역이 현재까지 지정·고시되지 않아 매년 지원사업계획 수립시 사업지역의 범위를 사실상 확대할 수 밖에 없도록 하고 있다.

2) 주민지원사업비의 조성

31) 항공기로부터 발생하는 소음도에 운항횟수, 운항시간대 등을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 산정방법에 따라 산정한 값을 말한다.

시설관리자 및 사업시행자는 소음대책지역의 복지 증진 및 소득증대를 위하여 공항소음대책사업 및 주민지원사업비를 조성하여야 하며 사업비의 재원은 정부의 국고지원금, 「교통시설특별회계법」 제6조제1항제3호에 따른 소음부담금, 시설관리자 및 사업시행자가 부담하는 사업비(다만, 시설관리자의 경우에는 「항공법」 제86조에 따른 사용료 등 공항수익 중 국토교통부령으로 정하는 공항수익³²⁾을 말한다.) 등으로 조성하도록 하고 있다. 이중 주민지원사업비는 국토교통부 「공항 소음방지 및 주민지원 중기계획」에 따라 매년 100억원 내에서 지원하되 지자체 요구사업 및 소음대책사업 진척사항을 감안하여 지원규모를 결정하도록 되어 있다.

시설관리자인 한국공항공사는 착륙료 수익이 매년 증가하여 2012년 507억원에 달하고 있으며 사실상 착륙료 수익의 100분의 75으로 고정된 공항 소음대책 및 주민지원사업에 부담하는 사업비가 국토교통부 중기계획 연도별 사업비의 70%를 초과하고 있는 실정이다.

[표 5-1] 국토교통부 중기계획 전체사업비 (단위 : 억원)

계	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년
2,650	400	500	550	600	600

그러나 주민지원사업비는 해당 지자체에서 요구하는 사업 중 소음대책과 연계성이 높고 주민복지 증진 효과를 극대화 할 수 있는 사업에 매년 100억원으로 고정시키는 것에는 문제가 있다고 할 것이다.

32) 「공항시설관리규칙」 제12조에 따른 공항시설관리자의 수익 중 착륙료 수익의 100분의 75을 말한다.

3) 주민유대강화의 시행

주민과의 유대강화는 김포공항 항공기 소음피해지역 주민들과 지속적인 유대강화 및 우호 증진으로 공항의 이미지를 개선하고, 원활한 소음 대책을 수행하고자 2000년부터 자체적으로 시행하기 시작하여 2012년 현재 5개 지자체 14개동에 결식 노인무료급식비, 소음대책지역 영세 장학금, 공항그림그리기 대회 개최, 지역주민 행사비, 연말 소외계층 위문, 연말 결식아동 쌀나눔 행사 등에 지속적으로 지원하고 있다.

[표 5-2] 2012년 김포공항 주민유대강화 지원실적

구 분	추진내용	지원실적 (천원)
결식노인무료급식비지원	○ 고강동 고강복지회관 : 62,500천원 ○ 고강동 늘사랑교회 : 26,950천원 ○ 신월동 서부교회 : 12,250천원	101,700
소음대책지역 장학금 지 원	○ 고등학생(486명) : 145,800천원 ○ 대 학 생(20명) : 30,000천원	175,800
지역주민 행사지원	○ 소음대책지역(5개 지자체 13개 동) 주민행사(경로잔치, 체육행사) 지원	43,000
공항그림 그리기 대회	○ 약 25개교 151명 참가	16,475
연말 소음대책지역 소외계층위문	○ 경로당 위문(80개소) ○ 사회복지시설위문금(4개소):4,000천원 ○ 소외계층위문금(250명):25,000천원	53,953
연말 결식아동 쌀나눔 행사	○ 소음대책지역(5개지자체, 14개 동) 주민센터 추천	25,400
합 계		416,328

* 자료 : 한국공항공사 안전환경팀, 내부자료.

그러나 주민유대강화에 대한 지원은 「소음대책지역 지원법」에 구체적으로 규정되어 있지 않다. 다만 공항소음대책사업 및 주민지원사업 외에 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항³³⁾을 근거로 주민지원사업과 이원화하여 소음대책지역에 대한 주민유대강화를 시행하고 있는 실정이다.

2. 운영·관리상의 문제

1) 소음대책지역의 관리

주민지원사업의 지원 대상은 앞서 살펴본 바와 같이 소음대책지역으로 지정·고시된 지역이며, 소음대책지역 밖의 지역으로서 대통령령으로 정하는 일정 범위의 지역도 포함하도록 하고 있다.

하지만 소음대책 인근지역이 지정·고시가 되지 않을 경우 이해관계 지역주민들의 민원에 의해 크게 영향을 받을 우려가 있다.

김포공항의 경우 1993년도에 소음대책지역으로 지정·고시된 이후 2001년도에 인천국제공항으로 국제선이 이전되고 KTX 운항으로 김포공항의 운항횟수가 대폭 축소되었고, 항공기 기술개발에 따른 고소음항공기(DC8, B707 등) 퇴출과 주거지역을 회피비행하는 저소음운항절차 시행으로 김포공항 소음도가 기존고시보다 약 10웨클(WECPNL) 정도

33) 제15조(자금의 사용)

법 제23조제2항제3호에서 “대통령령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호와 같다.

1. 공항소음대책사업 및 주민지원사업의 시행을 위한 조사·연구·홍보
2. 법 제10조에 따른 자동소음측정망 및 위원회의 운영
3. 제1호 및 제2호에서 규정한 사항 외에 국토교통부장관이 소음 방지 및 주민의 복지향상을 위하여 필요하다고 인정하는 사항

낮게 대폭 개선되었는데도 소음대책지역의 변경고시는 쉽게 이루어지지 못하였다.

이는 사업의 수혜대상에서 제외될 수 있는 지역주민들의 반대를 의식한 때문으로 어찌면 당연한 일이라 할 수도 있다. 그러나 김포공항의 경우 인근 주거지역의 규모가 방대하여 소음영향도가 높은 지역이 넓고, 주민도 다수일 뿐만 아니라 주변지역이 급속하게 도시화되고 있음을 감안하여야 할 것이다.

2) 주민지원사업비의 운영관리

(1) 주민지원사업비의 규모

주민지원사업비는 국토교통부 중기계획에 따라 매년 100억원 범위 안에서 내에서 소음대책지역의 면적·인구, 소음부담금, 항공기 운항편수 등을 고려하여 정하도록 되어 있다.

즉, 해당 지자체에서 요구하는 사업 중 소음대책과 연계성이 높고 주민복지 증진 효과를 극대화 할 수 있는 사업에 지원하되 지자체 요구사업 및 소음대책사업 진척사항을 감안하여 지원 규모를 정하도록 하고 있으나 지금까지 배정된 사업비가 지원되지 않는 경우는 사실상 전무한 실정이다.

이는 이해관계 주민들의 반발을 우려하였기 때문으로 사업비 지원의 규모에 대한 상한선이 그대로 고정되는 결과를 가져오게 되었다.

김포공항의 주민지원사업비의 지원 경과를 보면 1995년 12월부터 항공기 소음피해지역내에 소재한 노인정에 대한 소음피해저감대책의 일환

으로 냉방시설 설치비(소요예산 약 11백만원)를 시작으로 현재 매년 100억 범위 내까지 확대하여 지원하고 있는데, 이러한 주민지원사업비는 일회성의 보상비용이 아닌 지속적인 지원사업인 점을 감안 할 때 2010년까지 총 지원된 사업비는 노인정 168백만원, 22,835백만원으로 전체 소음대책사업비에 비추어 많은 편이다.

또한 지원현황에서 보여주듯이 일시적 민원해소 방식으로 시작하고, 집행방법도 이해관계자의 요구에 따라 변경하는 등 체계적인 지원이 되지 않아, 지금까지의 지원사업비의 규모는 여러 가지 면에서 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

(2) 한국공항공사와 해당 자치단체와의 사업범위 불명확

「소음대책지역 지원법」 제18조에 따라 시설관리자 또는 사업시행자는 중기계획의 범위에서 연차별 주민지원사업계획을 수립하여야 하며 지원사업계획을 수립하려는 때에는 주민지원사업의 종류, 규모 및 사업별 시행주체 등에 대하여 해당 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다.

현행 「소음대책지역 지원법」 제19조의 주민지원사업의 종류를 보면, 사회복지시설, 체육시설, 교육·문화시설 등은 지자체가 수행해야 하는 고유적인 업무가 대부분임에도 불구하고 해당 자치단체에서는 공항시설 관리자가 추진하여야 할 사항으로만 생각하고 해당 자치단체 내의 다른 지역 보다 이러한 시설물 설치를 통한 시 할 수 있는 개연성이 많다고 할 수 있으며, 주민지원사업에 대한 사후관리의 연속성이 결여 될 수 있다.

(3) 사후관리의 문제

앞서 설명한 바와 같이 주민지원사업은 소음대책위원회와 협의하여 해당 시장·군수·구청장이 운영·관리하여야 하며, 주민지원사업으로 설치된 시설 등을 운영하는 자가 유지보수 등 관리에 필요한 조치를 하여야 한다.

현재 주민지원사업은 해당 지자체장의 사업계획을 제출받아 검토 후 지방항공청장의 승인을 받아 사업을 시행하고 사후관리를 하는 방식으로 운영되고 있는데, 주민들에게 소음피해 보상성격의 반대급부라는 인식이 크게 작용하기 때문에 공사에서의 사후관리 계획을 간섭으로 여기고 협조하기를 꺼린다. 이러한 인식 때문에 해당 지자체에서 제출하는 자료만을 통해 결산을 하거나 정산을 하고 있는 실정이다.

제 2 절 주민지원사업의 실효성 확보를 위한 개선방안

앞에서 공항 주민지원사업의 현황 분석에 따라 나타난 주민지원사업 추진체계 및 사업비 운용상의 문제점에 대해 매년 100억원 정도로 지원되고 있는 주민지원사업이 향후 지역발전과 주민 만족도를 높이기 위한 과제로 다음과 같은 주민지원사업 실효성 방안을 제시하고자 한다.

1. 법·제도상의 개선방안

1) 주민지원사업의 중장기계획 수립 방안

중장기계획은 시장상황과 정책적 변화에 따라 단편적인 사업을 선정하고 추진하기 보다는 그 지역 고유의 자원과 특징, 잠재성을 바탕으로 미래의 성장과 발전을 위한 종합적인 청사진(MasterPlan)을 수립해야 할 것이다.

소음지역의 주민지원사업 중 장기계획에서 가장 주안점을 두어야 할 것은 소음대책지역 전체의 발전을 위한 공공사업과 소음·공항 친화적 적정 기능·시설 등의 유치를 위한 사업으로 추진되어야 한다. 중장기계획을 수립할 때에는 지역전문가, 지역단체, 주민들과의 협력을 통해 지역 현안문제를 면밀히 파악 한 후 예산, 지원인력, 지역적 특수성 등을 감안하여 지역 여건에 맞는 실현가능한 목표를 명확히 설정하고, 이를 위한 구체적 사업내용과 기간, 추진방법 등이 계획되어야 할 것이다.

주민지원사업을 추진함에 있어 지역주민의 의견을 토대로 장기적인 3년 또는 5개년 주민지원사업계획을 수립하는 방안을 고려하고 지역주민

의 의견을 수립하여 해당지역에 필요한 사업과 장기적이고 실효성 있는 대규모사업을 수립함으로써 지원사업의 영역을 확대할 수 있도록 하는 것이 바람직할 것이다. 또한 수립되는 장기계획에 따라 주민지원 사업을 추진함으로써 매년 계획을 수립하는 번거로움을 해결할 수 있을 것으로 기대된다.

그리고 지원계획수립의 투명성과 전문성을 견지하기 위해서 장기계획을 수립하는 것보다 전문연구기관이 주민의 의견을 수렴하고 이를 토대로 장기적이고 실효성 있는 계획을 수립하는 방안도 고려할 수 있을 것이다.

또한 중장기계획을 성공적으로 추진하기 위해서는 안정적인 재원조달이 필요하고, 집행과정에서 재원의 분산을 막기 위해 집행주체를 해당 시장·군수·구청장으로 한정하여 시행함이 요구된다. 이와 함께 해당 지자체의 적극적인 노력과 제도개선, 효율적인 사업비 운용이 필요하다. 이것은 단순히 지침만 개정하는 것이 아니라 민관간의 상생적 협력과 노력으로 가능할 것으로 사료된다.

그리고 주민지원사업이 지자체의 중장기계획과 연계하여 지역발전 메커니즘으로 활용되어야 하며, 공항 소음대책지역을 지역발전의 핵심거점으로 활용하는 방안도 모색되어야 할 것이다.

2) 사업추진지침의 수립·운영

주민지원사업은 무엇보다도 그 추진방식에 있어서의 원칙과 일관성을 유지해 나가는 것이 중요하다. 지원사업의 일련과정과 결과를 정리하는

사업운영 표준지침을 수립하고 원칙에 따라 체계적으로 운영하는 것이 필요하다. 그동안의 민원해소 차원의 원칙 없는 사업추진보다는 체계적인 사업추진지침을 수립하여 운영한다면 보다 발전적인 방향으로 진행될 수 있을 것이다. 이때에 집행결과에 대한 해당 지자체의 결과분석 방안과 함께 시설관리자 측의 사후감사 방안 등을 지침에 포함한다면 현재 실시하고 있는 실태조사 방법보다는 훨씬 개선이 될 것이다.

공항시설관리자와 해당지자체가 협의하여 지역주민들이 신뢰하고 직접 추천하는 대표를 구성하여 주민지원사업 추진위원회를 구성하도록 지원하고, 그들과 상호 협조적인 운영체제를 갖추어 적극적인 주민지원사업 추진에 앞장서야 할 것이다. 지원사업의 집행적 측면에서는 주민의 의견을 보다 적극적으로 수용하고 지원사업을 집행할 때는 능동적이고 적극적인 행정자세가 요구되는 것이다.

또한 주민지원사업 표준지침을 수립하여 체계적으로 운영하며, 주민들 스스로 자부심을 참여하여 운영할 수 있는 자립적인 운영방안도 고려해야 할 것이다.

3) 주민지원사업의 매칭펀드 확대 방안

주민지원사업의 궁극적인 목적은 지원사업의 효과를 제고하기 위해 지역규모의 대규모사업을 유도하는 것이다. 이러한 목적을 달성하기에는 재원이 부족한 실정이다. 이를 매칭펀드 확대를 통해 보완하는 것이다. 매칭펀드 방식은 이미 중앙정부와 지방정부간, 정부와 민간간, 정부와 학계간, 정부와 기업간에 활성화되고 있는 방법이다.

주민지원사업의 매칭펀드 방식은 시설관리자가 주민지원사업을 매칭펀드로 배분하고, 해당 지자체에서 사업계획을 수립하여 시설관리자에게 제출하되, 대규모사업에 대해서만 신청할 수 있도록 하는 것이 주요 개념이다. 제출된 사업계획서를 심사하여 우수사업에 대해 지원하는 방식이다. 이러한 매칭펀드는 자발적인 노력을 유도할 뿐 아니라, 해당 지자체가 사업비의 일부를 부담하기 때문에 사업의 내실화가 가능하다는 장점이 있다. 외국의 경우에는 지역주민의 지원방법으로 이미 매칭펀드가 활성화되어 있는 실정이며, 국내외 각종 지원기금도 매칭펀드 방식으로 운영되고 있다.

4) 주민지원사업의 신규 아이템 개발 방안

주민지원사업에 대해 주민의 만족도를 높이기 위해서는 주민들의 의식변화에 맞는 신규 사업 아이템을 개발하여 제공하는 것이 필요하다.

주민지원사업은 소음대책지역의 복지 증진 및 소득증대를 통하여 소음지역 주민들의 생활환경 개선과 삶의 질 향상이라는 복합적인 목적을 추구하고 있다. 따라서 주민지원사업의 신규 아이템 개발은 주민지원사업의 목적에 맞게 추진하여야 하며, 이에 대한 방안으로 다음과 같은 사항의 검토가 필요하다. 첫째, 소음지역 주민에 대한 집단적 보상차원의 사업이기에 소음대책과 연계성이 높고 주민복지 증진 효과를 극대화 할 수 있는 사업이어야 한다. 둘째, 소음지역의 특성을 살리고 지역 주민의 요구에 부합하는 사업으로 지역주민의 지속적인 참여를 유도할 수 있는 사업이어야 한다. 셋째, 시설물 설치 제한으로 인해 낙후된 지역의 지속

적인 발전을 위한 사업으로 개인의 혜택이 아닌 공공적인 지역발전이 가능하고 지역사회의 목표와 사회·경제적 요구가 조화를 이룰 수 있는 사업이어야 한다. 넷째, 주거환경, 지역주민의 건강 및 복지환경을 개선할 수 있는 지역 전반적인 지원사업의 성격으로, 궁극적으로 지역 주민의 삶의 질 향상을 가져올 수 있는 사업이어야 한다.

이와 같은 주민지원사업은 중장기계획 수립과 추진에 의한 장기적 사업으로 지역 공동의 역량을 강화할 수 있는 사업으로 발전할 수 있도록 지역 주민의 의식전환이 필요하다.

2. 운영·관리상의 개선방안

1) 주민지원사업의 효율적인 사후관리 방안

주민지원사업의 원활한 시행을 위해서는 어떠한 사업을 진행하는지에 대한 여부도 중요하지만, 이미 지원된 사업에 대한 사후관리 역시 중요한 부분으로, 소음대책지역 주민들에 대한 실질적인 도움이 될 수 있는 주민지원사업이 되기 위해서는 완료된 사업에 대한 점검 및 관리가 필요하다.

그러나 현재 해당 지자체 1명, 공항 시설관리자에 1명 정도의 담당자가 1995년부터 현재까지 지원한 시설물에 대해 중앙정부 차원의 지침이 없는 상태에서 시설운영 관리실태 점검을 하여야 하는 것은 현실적으로 무리이다. 또한 주민지원사업은 해당 시장·군수·구청장과 협의하여 결정토록 되어 있는데 사실상 협의가 이루어지지 않으면 사업은 지지부

진하게 되고, 설치 완료된 시설에 대한 사후관리도 어려워질 수 있다.

따라서 효과적인 사후관리를 위해서 중앙정부의 주민지원사업의 해당 시설물에 대한 사후관리 지침을 제정하여 관리하는 방안이 바람직할 것이다.

또한 주민지원사업의 효율성 및 투명성 확보를 위하여 추진결과 평가를 통해 문제점 및 개선사항을 도출하고, 그 결과를 다음연도 사업계획에 반영하는 방안도 필요하다.

2) 주민지원사업 홍보 방안

공항 소음대책지역 발전에 도움을 주기 위한 주민지원사업은 공항의 소음대책사업에 대한 주민들의 인식의 전환을 불러오며, 더불어 지원사업을 소음대책지역 주민에게 홍보할 수 있는 효과를 불러 올 수 있다. 주민지원사업의 의의와 공항이 기피시설이 아닌 지역경제발전을 불러오는 원동력이 된다는 사실을 공항주변지역 주민 및 국민에게 홍보하여야 함으로써 주민지원사업에 대한 주민들의 이해도를 높일 필요가 있다. 보상적 개념의 주민지원사업보다는 지원 개념의 주민지원사업임을 설명하고 주민지원사업의 시행에 대한 어려움과 현실적 문제점들도 충분히 설명할 필요가 있을 것이다. 그러나 광범위한 홍보대상자가 있는 김포공항에서는 기존 방식인 홍보물 제작 및 배포와 같은 일회성 홍보로는 효과를 기대하기 어렵다. 홍보의 효과를 높이기 위해서는 지속적인 홍보와 지역주민에게 접근이 쉬운 홍보의 추진이 필요하다. 이러한 홍보의 효과 제고를 위해 다음과 같이 다양한 홍보수단이 필요하다. 먼저 지자체의

담당 공무원을 대상으로 주민지원사업에 대한 교육이 필요하다. 지역여론에 영향력이 미치는 지자체 공무원이 주민지원사업에 대한 명확한 이해와 지식을 가지고 지역주민에게 홍보하는 경우 많은 홍보효과를 기대할 수 있다. 두 번째로는 TV광고, 신문광고, 버스·지하철 광고 등 대중매체를 이용한 지속적인 홍보의 추진이 필요하다. 대중매체는 홍보비용이 많이 든다는 단점이 있지만 지역주민의 접근성이 용이하여 홍보의 효과가 크게 나타나는 장점이 있으므로 홍보수단으로 적극 이용 할 필요가 있다. 세 번째로는 지역문화축제, 반상회 등 지역행사를 이용하여 체험하는 홍보의 방식도 필요하며, 여론리더 계층인 지역인사들에 대해서도 적극적인 홍보추진이 필요하다.

제 6 장 결론

현재 민간공항 차원에서 공항주변의 항공기 소음대책지역 주민들의 생활환경을 개선하고 주민복지를 강화하기 위해 여러 가지 사업이 진행되고 있으나 아직까지 공항을 소음과 관련된 기피시설로 인식되고 있어 소음지역 주민들과의 갈등이 계속되고 있다. 따라서 이를 해결하기 위한 방안의 하나로 소음대책지역 주민들을 위한 각종 지원사업을 시행하고 있다.

본 연구는 김포공항 소음대책지역 주민지원사업의 현황 분석을 통해 주민지원사업의 실효성 제고를 위한 문제점을 도출하고, 이에 대한 실효성 방안을 제시하고자 하였다. 연구방법은 김포공항 주민지원사업 현황 및 추진체계 분석과 문헌고찰 그리고 이를 실증적으로 보완하기 위해 소음지역 주민들을 대상으로 설문조사를 실시하였다.

앞에서 공항 주민지원사업에 대한 현황 분석을 보면 2011년부터 매년 약 100억원의 주민지원사업이 지원되고 있으며, 이중 주민복지사업에 전체사업비의 90% 이상이 투자되고 있다. 공항별 주민지원사업비 분포는 김포공항이 전체사업비의 62.2%를 차지하고 있다.

또한, 본 연구는 동일한 타 사례에 대한 자료의 한계로 인해 제한적인 문헌연구와 함께 실제 김포공항에서의 주민지원사업 시행사례를 중심으로 하여 소음대책지역 주민들의 불만을 최대한 줄이고 실효성을 확보하기 위한 개선방안을 모색하고자 하였다.

첫째, 주민지원사업이 장기적으로 지역의 공동이익을 향상시키기 위해 중장기계획을 수립하고, 사업재원의 안정적인 조달과 집행과정에서 재원의 분산을 막기 위해 사업집행 주체를 시장·군수·구청장으로 한정한다.

둘째, 주민지원사업에 대한 일련과정과 결과를 정리하는 사업운영 표준지침을 수립하여 원칙에 따라 체계적으로 운영한다.

셋째, 주민지원사업을 매칭펀드로 확대 시행하여 지역발전과 장기적인 소득창출이 될 수 있는 대규모사업으로 추진한다.

넷째, 주민지원사업에 대한 주민의 만족도를 높이기 위해서는 주민들의 의식에 맞는 보다 구체적인 실현 가능 모델이 제시될 수 있는 신규아이템 개발이 필요하다.

다섯째, 주민지원사업이 지역 주민들에 대한 실질적인 도움이 될 수 있도록 완료된 사업에 대해 점검 등 사후관리를 현실화 한다.

여섯째, 주민지원사업의 목적 및 취지의 이해를 통해 공항소음대책에 대한 주민들의 인식이 전환될 수 있도록 주민지원사업에 대한 효율적인 홍보수단을 마련하고 홍보를 강화한다.

마지막으로 주민지원사업의 실효성 제고를 위해 사업 경과의 피드백 및 사업평가 등을 통해 주민지원사업의 효율성 제고를 위한 지속적인 제도 개선 및 노력이 필요하다.

참 고 문 헌

<단행본>

- 한국공항공사(2009), 『항공기 소음대책사업 마스터 플랜 수립』
- 강영진(2000), 『갈등분쟁 해결 매뉴얼』, 성공회대출판사
- 김봉애(2001), 『주거환경학』, 제주대학교출판사
- 신창현(2005), 『갈등영향분석 이렇게 한다』, 예지
- 김재광(2007), 『사회갈등시설법론』, 한국학술정보
- 박생기(2001), 『항공기 소음피해방지제도에 관한 법적 고찰』
- 박수혁(2005), 『한강수계 상수원 수질개선 및 주민지원 등에 관한 법률
및 고찰과 개선방안』, 한국환경법학회
- 한국교통연구원(1999), 『항공기 소음대책 제도개선방안 연구』

<연구논문>

- 이광석(2010), “자원회수시설지역 주민지원 사업의 효과평가 및 개선사항
에 관한 연구”, 한양대 공학대학원 석사학위 논문
- 김민경(2009), “폐기물매립장 주변지역 주민지원사업 개선방안에 관한 연구”,
중앙대 행정대학원 석사학위 논문
- 양장석(2009), “수도권 매립지 인근지역의 주민지원사업 개선방안에 관한
연구”, 고려대 정책대학원 석사학위 논문

- 김학렬(2006), “효율적 상수원관리의 주민지원 사업을 위한 갈등해소방안 : 팔당호를 중심으로”, 경희대 행정대학원 석사학위 논문
- 김선숙(2006), “영산강·섬진강수계관리기금의 효율적인 운영방안에 관한 연구 : 토지매수사업 및 주민지원사업을 중심으로”, 전남대 산업대학원 석사학위 논문
- 최형도(2011), “폐기물처리시설 주변지역 지원사업의 문제점과 개선방안 : 방천 매립장 사례를 중심으로”, 경북대 행정대학원 석사학위 논문
- 김선희(2004), “국토개발시 갈등 조정을 위한 합의시스템 : SOC 사업의 사회적 갈등 해소방안”, 교통개발연구원, 79, 9, pp. 20-30
- 김종호, 이창훈, 신창현(2004), “환경분야 갈등유형 및 해결방안 연구” 한국환경정책평가원
- 나성진, 김용건(1997), “환경분쟁과 해결방안 : 외국사례를 중심으로”, 한국경제연구, 6, pp. 243-269
- 서희석(1999), “환경갈등을 해결을 위한 협상으로서의 과학”, 한국동북아논총, 한국동북아학회, 12, 10, pp. 323-339
- 이상현(2001), “물이용을 둘러싼 환경갈등의 담론분석 : 위천국가산업단지 조성과 관련된 갈등사례를 중심으로”, 서울대학교 박사학위 논문
- 이창훈(2004), “환경갈등의 예방 및 해소방안 연구”, 경제사회연구회
- 정희성(1997), “지역간 환경분쟁의 합리적 해소방안”, 한국환경정책평가연구원
- 이수장(1996), “기피시설입지의 갈등해소에 관한 연구”, 서울대학교 박사학위 논문

- 손진상(2003), “댐 주변지역 지원의 현황과 개선방안”, 환경환경법학회
- 강희완(2008), “합천댐 주변지역 지원사업의 문제점과 개선방안”, 경북대학교 행정대학원 석사학위 논문
- 김연명(2007), “공항소음피해지역 주민지원에 관한 법령 제정방안 연구”, 한국교통연구원
- 안형기외(2005), “환경규제정책과 규제순응”, 한국정책과학학회보 제9권 제4호
- 이종엽(1997), “입지정책의결정과집행과정에서의정책수용성에관한연구 : 혐오시설 입지 선정사례를 중심으로”, 충남대학교 일반대학원 박사학위 논문
- 이학재(2001), “폐기물처리시설주변지역 지원정책의 문제점과 인근지역 사회에 미친영향에 관한 연구 : 수도권매립지 인근지역 사회를 중심으로”, 중앙대학교 일반대학원 박사학위 논문
- 이우철(2007), “만성 항공기 소음 노출과 아동의 정서·행동 및 읽기·어휘 능력”, 단국대 대학원 석사학위 논문
- 조선미(2000), “항공기 소음이 아동의 인지기능 및 생리적 반응에 미치는 영향”, 고려대 대학원 박사학위 논문
- 한상환(1996), “항공기소음이 부동산가격에 미치는 영향에 관한 연구”, 단국대 대학원 석사학위 논문
- 주영수, 권영준(2004), “미군기지 인근 지역주민의 건강피해 실태, 항공우주의학회지, 한국항공우주의학협회, 제14권 제4호 통권 45호(2004. 12)
- 이경종 외(1999), “항공기 소음이 지역 주민들에게 미치는 건강 영향”, 대한산업의학회지, 대한산업의학회, 11, 4(‘99. 12)
- 장재희(2004), “항공기 소음과 부동산 가치 변화간의 상관관계에 관한 연구

- : 시드니 킹스포드 공항을 중심으로”, 대한건축학회논문집 : 대한건축학회, 제20권 제9호 통권 제191호(2004. 9)
- 최인호(1995), “항공기소음이 부동산가격에 미치는 영향에 관한 연구”, 단국대 대학원 석사학위 논문
- 장대익(2004), “항공기소음이 아파트 가격에 미치는 영향에 관한 연구 : 대구공항을 중심으로”, 대구대 대학원 석사학위 논문
- 길환희(2002), “항공기소음이 아파트 가격에 미치는 영향에 관한 연구 : 헤도닉 가격모형을 이용하여”, 성균관대 대학원 석사학위 논문
- 이창훈(2006), “군용항공기 소음피해 민원에 대한 대책 연구”, 연세대 정경대학원 석사학위 논문
- 전승준(2005), “대구공항 주변의 항공기 소음피해 현황과 대책에 관한 연구”, 한국항공대 대학원 석사학위 논문
- 김세영(2000), “군용항공기 소음관련 민원에 대한 정책연구”, 공군평론, 공군대학, 제105호(2000. 2), pp. 119-163
- 민경선 외(2000), “항공기 소음 피해에 관한 연구 : 대구공항을 중심으로”, 과학기술연구, 대구대학교 과학기술연구소
- 권태율(2003), “항공기 소음피해에 대한 사법적 구제에 관한 연구”, 서울대학교 대학원 석사학위 논문
- 오석균(2002), “환경오염 피해구제의 사법적 법리 : 항공기 소음피해를 중심으로”, 경희대 행정대학원 석사학위 논문
- 김도욱(2002), “군용항공기 소음 피해에 관한 권리구제 방안에 관한 연구”, 논문집, 공군사관학교, 제49집(2002. 2)
- 정학진(2002), “항공기 소음피해 구제에 관한 법적 문제점”, 저스티스, 한국법학원, 제35권 제6호 통권 제70호(2002. 12)
- 박생기(2001), “항공기 소음피해방지제도에 관한 법적 고찰”, 항공진흥,

- 한국항공진흥협회, 25(2001. 2)
- 유영집(2007), “항공기 소음으로 인한 주민피해 예방 및 구제방안에 관한 연구 : 군용항공기를 중심으로”, 광운대 대학원 박사학위 논문
- 이강석, 이원식(2002), “한국의 공항 환경규제 대응방안에 관한 연구”, 자연과학연구집, 한서대학교 산학협력연구원, 제3권(2002. 1)
- 김경모(1998), “항공기 소음이 학교수업환경에 미치는 영향평가에 관한 실험적 연구”, 전남대 대학원 석사학위 논문
- 김양보(2005), “환경정의에 관한 연구 : 제주국제공항 주변 지역의 사례”, 제주대 대학원 석사학위 논문
- 이기영(1997), “항공기의 운항과 환경문제 : 항공기 운항에 따른 소음문제와 저감방법”, 공군, 공군본부, 240
- 김학선(2010), “군용항공기 소음피해 구제에 관한 공법적 고찰”, 경희대학교 박사학위 논문
- 한국교통연구원(2007), “공항소음피해지역 주민지원에 관한 법령제정 방안 연구”
- 한국교통연구원(2009), “공항소음대책 계획수립에 관한 연구”

<기타>

국토교통부(2010), “김포공항 소음대책지역 4.4km² 축소 고시” 보도자료 (2010.10.08)

국토교통부(2010), “ 제1차(2011~2015) 공항 소음방지 및 주민지원 중기 계획”(2010.12)

<http://www.mltm.go.kr> : 국토교통부

■ 설 문 지 ■

안녕하십니까? 저는 서울대학교 대학원에서 석사학위 논문을 준비 중인 학생입니다.

바쁘신 와중에도 설문에 응해 주신 분들께 감사를 드립니다.

본 설문조사는 -김포국제공항을 중심으로- 소음대책지역 주민지원사업 실효성에 관한 연구하기 위해 소음지역은 서울 양천구와 구로구, 부천시 고강본동, 김포시 사우동·고촌읍 주민을 대상으로 실시하고 있습니다. 주민지원사업에 대한 실질적인 조사, 분석을 통하여 미력하나마 김포공항 주변지역과 주민들에게 도움이 되고자 합니다.

응답요령은 해당되는 곳에 체크(✓) 또는 간단히 기록해 주시기 바랍니다.

설문조사는 익명으로 처리되며 조사결과는 연구목적 이외에는 절대 사용하지 않습니다. 평소 생각하신 바를 솔직하게 답변해 주시면 감사하겠습니다.

설문조사에 협조해 주신 것에 한 번 더 감사드리며, 항상 건강하시고 가정에 행복이 충만하시길 기원합니다.

2013년 1월

서울대학교 행정대학원

지도교수 : 홍 준 형

(연구자 : 석사과정 박 갑 철)

다음 사항은 개인의 일반적인 상황에 대한 내용입니다. 해당 부분에
체크해 주시기 바랍니다.

[문 1] 귀하의 성별은 어떻게 되십니까?

1. 남자 ☐ 2. 여자 ☐

[문 2] 귀하의 나이는 몇 세입니까?

1. 30세 이하 ☐ 2. 20대 ☐ 3. 40대 ☐ 4. 50대 ☐ 5. 60대 이상 ☐

[문 3] 귀하의 현재 거주지에 거주한 기간은?

1. 2년 이하 ☐ 2. 5년 미만 ☐ 3. 10년 미만 ☐
4. 20년 미만 ☐ 5. 20년 이상 ☐ 6. 태어나서 계속 살고 있음 ☐

[문 4] 귀하의 직업은?

1. 농업 ☐ 2. 자영업, 기업인 ☐ 3. 사무직, 직장인 ☐
4. 노무직, 직장인 ☐ 5. 전문직 ☐ 6. 주부 ☐ 7. 공무원 ☐

[문 5] 귀하의 학력은?

1. 초등이하 ☐ 2. 중졸 ☐ 3. 고졸 ☐ 4. 전문대졸 ☐
5. 대졸 ☐ 6. 대학원 이상 ☐

[문 6] 가족의 한 달 평균소득은?

1. 100만원 이하 ☐ 2. 100~200만원 ☐ 3. 200~300만원 ☐
4. 300~400만원 ☐ 5. 400만원 이상 ☐

다음은 주민지원사업에 대해 어느 정도 알고 있는가에 대한 질문입니다. 해당 부분에 체크해 주시기 바랍니다.

[문 7] 귀하의 거주지에 어떤 주민지원사업이 실시되었는지 알고 있습니까?

1. 잘 알고 있다 ☐ 2. 알고 있다 ☐ 3. 모른다 ☐ 4. 잘 모른다 ☐

[문 8] 매년 지원사업이 어느 정도의 예산으로 지원되고 있다고 생각하십니까?

1. 1억 이하 ☐ 2. 5억 이하 ☐ 3. 10억 이하 ☐
4. 20억 이하 ☐ 5. 20억 이상 ☐

다음은 주민지원사업에 대한 만족도 조사입니다. 해당 부분에 체크해 주시기 바랍니다.

[문 9] 귀하께서는 아래의 지원사업에 대해 어느 정도 만족하십니까?

지원사업	매우 좋았다	좋았다	그저 그렇다	불만이다	매우 불만이다
도서관					
체육시설					
교육·문화시설					
마을회관					
복지회관					
경로당					
보육시설					
농로포장					
배수로 정비					
주차장					

[문 10] 위의 주민지원사업 중 중단해도 된다고 생각하는 사업은 무엇입니까?

[문 11] 귀하는 항공기소음지역 지원사업의 혜택을 받은 적이 있습니까?

1. 있다 ☐ 2. 없다 ☐ 3. 모르겠다 ☐

[문 12] 귀하의 거주지역이 주민지원사업으로 인하여 타 지역보다 발전했다고 생각하십니까?

1. 많이 발전했다 ☐ 2. 발전했다 ☐ 3. 차이가 없다 ☐ 4. 떨어졌다 ☐

[문 13] 귀하는 지원사업에 대해 전반적으로 만족하십니까?

1. 매우 만족한다 ☐ 2. 만족한다 ☐ 3. 보통이다 ☐
4. 불만이다 ☐ 5. 매우 불만이다 ☐

[문 14] 항공기 소음으로 인한 지역의 손해를 주민지원사업만 잘 한다면 어느 정도 보상이나 지역발전에 도움이 된다고 생각하십니까?

1. 도움이 된다 ☐ 2. 차이가 없다 ☐ 3. 지원사업을 하여도 손해다 ☐

다음은 주민지원사업에 대한 신뢰도 조사입니다. 해당 부분에 체크해 주시기 바랍니다.

[문 15] 귀하는 주민지원사업으로 생활여건 개선과 복지증진, 지역발전에 기여하지 못하였다고 생각한다면 그 원인이 무엇이라고 생각하십니까?

(2개만 선택하여 주십시오)

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. 사업비가 적다 <input type="checkbox"/> | 2. 소음대책위원회의 무능력 <input type="checkbox"/> |
| 3. 담당자들의 비협조 <input type="checkbox"/> | 4. 주민갈등 <input type="checkbox"/> |
| 5. 모르겠다 <input type="checkbox"/> | 6. 기타() |

[문 16] 귀하는 소음대책위원회 위원들이 주민대표 역할을 잘 하고 있다고 생각하십니까?

1. 매우 잘한다 ☐ 2. 잘한다 ☐ 3. 못한다 ☐ 4. 잘 못한다 ☐

[문 17] 귀하는 한국공항공사와 해당 지자체가 김포공항 주변지역 발전과 지역주민들의 생활개선이나 복지증진을 위해 최선을 다한다고 생각하십니까?

1. 매우 잘한다 ☐ 2. 잘한다 ☐ 3. 못한다 ☐ 4. 잘 못한다 ☐

[문 18] 귀하는 지원사업으로 인한 지역주민 간 갈등이 어느 정도라고 생각하십니까?

1. 매우 심각하다 ☐ 2. 심각하다 ☐ 3. 보통이다 ☐ 4. 아무 문제없다 ☐

주민지원사업에 대한 주민의견을 묻고자 합니다. 해당 부분에 체크해 주시고 두 개 이상 체크하셔도 됩니다.

[문 19] 귀하는 앞으로 혜택이 주어진다면 어떤 지원사업을 원하십니까?

- | | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|---|
| 1. 체육시설 <input type="checkbox"/> | 2. 문화, 여가시설 <input type="checkbox"/> | 3. 육영사업 <input type="checkbox"/> |
| 4. 소득증대시설 <input type="checkbox"/> | 5. 경로당 지원 <input type="checkbox"/> | 6. 학교시설 공동이용시설 <input type="checkbox"/> |
| 7. 도서관 설치 | | 8. 주차장 설치 |
| 9. 공원 조성 | | 10. 기타() |

[문 20] 귀하의 거주지에 우선적으로 시행해야 할 숙원사업이 있다면 무엇입니까?

♣ 끝까지 응답해 주셔서 감사합니다 ♣

【Abstract】

A Study of the Efficacy of Community Support Projects for Noise Control Areas

– With a Focus on Gimpo International Airport –

Park Gap Cheol

Department of Public Enterprise Policy

The Graduate School

of Public Administration

Seoul National University

At airports, the most representative problems that must be resolved are aircraft noise generated by the flight of aircrafts and the ensuing damage to areas surrounding them. The operation of airports therefore entails the problem of conflict with residents of noise areas, and while diverse support projects are implemented as one way of resolving conflict, there are many problems with the scope, implementation methods, and follow-up management of such projects.

The purpose of the present study lies in analyzing government policies in general presented as ways to resolve conflict between the

government (including airport facility managers) and local communities due to aircraft noise and their efficacy. By realistically and factually analyzing and approaching community support projects provided to support the residents of airport noise control areas, the present study seeks to respond to conflict more effectively. In addition, it aims at the enhancement of efficiency in the process of actually executing support projects in noise control areas.

Focusing on the case of community support projects for Gimpo International Airport, the present study derived a method for improvement to resolve problems with community support projects for noise control areas and to secure efficacy.

First, as a way of establishing mid- to long-term plans for community support projects, it is better to implement such projects as public works for the development of entire noise control areas and projects for the introduction of appropriate functions and facilities that mitigate noise and are airport-friendly than to select and implement piecemeal projects according to the market situation and policy change. It is desirable that the scope of support projects be broadened by collecting the opinions of the residents and establishing projects necessary for the areas concerned and long-term and efficacious large-scale projects.

Second, as for the establishment and operation of project implementation guidelines, it is necessary to establish and operate, systematically and in accordance with the principles, standard guidelines on project operation that synthesize the series of processes

and outcome of support projects. It is necessary to accept the residents' opinions more actively in terms of the execution of such projects and to assume an active administrative attitude when executing the projects.

Third, as a way to expand matching funds for community support projects, facility managers can distribute these projects through matching funds, upon which the relevant local governments will establish and submit project plans to the facility managers, with support provided to outstanding large-scale projects. Such matching funds have the advantage that they not only prompt voluntary efforts but also can strengthen the projects because a part of the project costs is shouldered by the local governments concerned.

Fourth, as a way of developing new items for community support projects, it is necessary to develop new items that can present a more specific and feasible model in agreement with the residents' awareness so as to enhance their satisfaction with such projects.

Fifth, as a way for the efficient follow-up management of community support projects, it is necessary to review and manage completed projects for such projects to be able to provide actual help to noise control areas. Consequently, for effective follow-up management, it is desirable that follow-up management guidelines for facilities in the central government's community support projects be established and managed.

Finally, as a way of publicizing community support projects, it is necessary, through continued promotional activities, to prompt local residents to hold the conviction that airports are not unwanted facilities but can play the role of the motive power for local development.

keywords : Community support projects, efficacy, mid-to long-term plans, follow-up management

Student Number : 2012-22768